LOT



№ 7
LIPIEC
1930.
CENA Zł. 1.20.

POLSKI

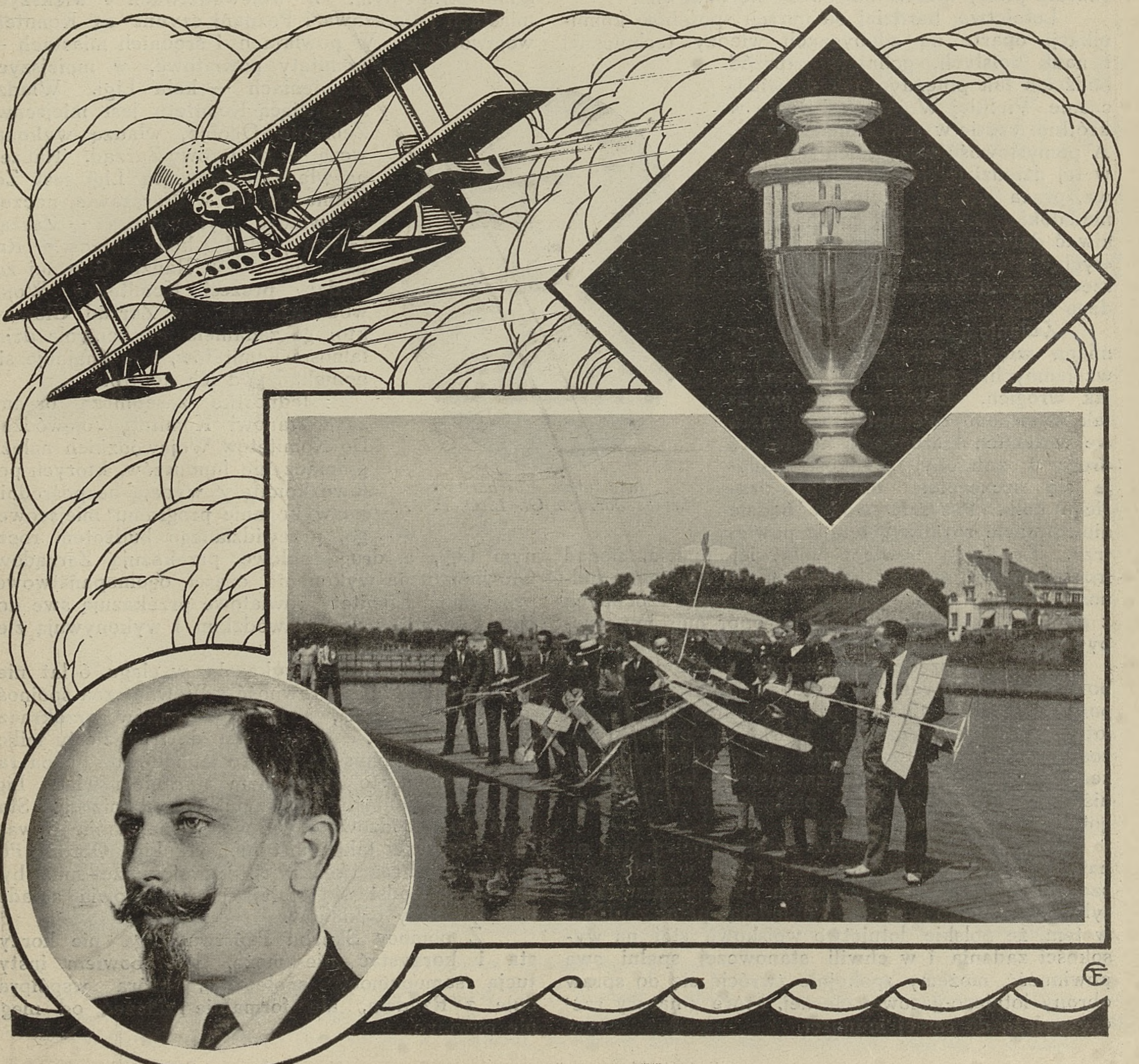
ORGAN OFICJALNY LOPP i ARP

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK VIII. — Nr. 7 (82). LIPIEC 1930.

I KONKURS LATAJĄCYCH MODELI WODNOPŁATOWCÓW



Uczestnicy konkursu przed startem. U góry: puhar przechodni. Na dole: ofiarodawca puharu inż. płk. Kazimierz Meyer, dyrektor Państwowych Zakładów Inżynierji.

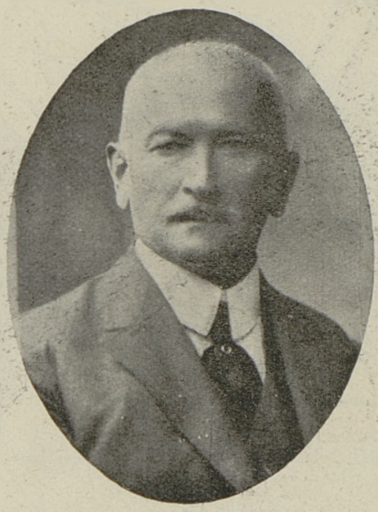
Przemówienie Prezesa Zarządu Gł. L.O.P.P.

inż. Juljana Eberhardta

przez Radjo z okazji rozpoczęcia „Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej".

Znamiennną cechą cywilizacji nowoczesnej jest zdumiewający rozwój techniki komunikacyjnej. Od pierwocin historji do wieku 19-go, w ciągu 5000 lat ludzkość poprzestawała na sposobach komunikacji, opartych na zastosowaniu siły zwierzęcej na lądzie, i siły wiatru na wodzie. A w ciągu zaledwie 100 lat ostatnich widzimy: świetny rozwój kolejnictwa, żeglugi parowej, motorowej i nawet podwodnej, powstanie i olbrzymie rozpowszechnienie automobilizmu, a wreszcie zawładnięcie przestworzami powietrza, które dotąd były dla człowieka niedostępne, chociaż próby latania odbywały się oddawna.

Lotnictwo, bardziej od innych sposobów komunikacji oparte na zdobyczach wiedzy technicznej i nauk ścisłych, pchnięte naprzód bodźcem tak potężnym jak doświadczenie Wielkiej Wojny, osiągnęło w krótkim czasie wyniki zdumiewające. A pomysłowość wszystkich narodów w tej dziedzinie jest tak gorączkowa, praca zaś tak wytężona, że w niedalekiej przyszłości można oczekiwać dalszych wynalazków epokowych, które uczynią z lotnictwa rzecz użytku powszechnego dla każdego dostępną.



Inż. Juljan Eberhardt
Prezes Zarządu Gł. L. O. P. P.

Zadaniem komunikacji jest wymiana między narodami świadczeń wzajemnych, zarówno przyjaznych jak wrogich. Lotnictwo ze swemi tak wybitnemi zaletami jak otwarta we wszelkich kierunkach najkrótsza droga i zawrotna szybkość nadaje się szczególnie do tego drugiego celu. Przyszła wojna będzie niewątpliwie rozstrzygnięta w powietrzu. Tą drogą bowiem najłatwiej będzie, ponad frontami armji, sięgnąć natarciem do spokojnej ludności tyłów, ażeby łamiąc zapomocą rzuconych z powietrza gazów trujących jej opór moralny, zdobyć moment psychiczny zwycięstwa.

Dlatego wszędzie w Europie stoi obecnie na porządku dziennym, obok zagadnienia utrzymania pokoju, również sprawa przygotowania do obrony lotniczej i przeciwgazowej. Polska nie może tu pozostawać w tyle. Przeciwnie' ze względu na położenie geograficzne i polityczne naszego kraju powinniśmy zabiegać o należyte postawienie tego przygotowania więcej od innych.

Obrona lotniczo-gazowa czynna, polegająca na natarciu powietrznem na przeciwnika w celu zniszczenia jego sił powietrznych i zdemoralizowania tyłów, należy do wojska. Pokładając pełne zaufanie w tem, że polskie lotnictwo wojskowe stoi na wysokości zadania i w chwili stanowczej spełni swą powinność, możemy spokojnie zwrócić się do spraw obrony lotniczo-gazowej biernej, które z natury rzeczy należą do samej ludności.

Społeczeństwo Polskie zrozumiało to już dawno i wytworzyło zastosowaną do swoich miejscowych warunków organizację pod nazwą: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w popularnem skróceniu L. O. P. P., której zadaniem jest propaganda w szerokich kołach ludności zainteresowania lotnictwem i gazami trującemi, popularyzacja i krzewienie odpowiedniej wiedzy, oraz gromadzenie środków do obrony lotniczej i przeciwgazowej.

Organizacja Ligi obejmująca obecnie całą Polskę, posiada ustrój terytorjalny, zgodny z podziałem administracyjnym. W województwach i większych miastach (Warszawa i Poznań) czynne są Komitety wojewódzkie. W powiatach i średnich miastach — komitety powiatowe, w mniejszych skupieniach — koła Ligi. Władzą stanowiącą Komitetu jest miejscowe Zebranie Ogólne, władzą wykonawczą — miejscowy Zarząd. Naczelną władzą stanowiącą Ligi jest Zebranie Ogólne w Warszawie, naczelną władzą wykonawczą — Zarząd Główny, władzą kontrolującą — Rada Główna. W Radzie Głównej zasiadają prezesi Komitetów Wojewódzkich, tak, że Zarząd Główny, którego zadaniem jest kontrola działalności komitetów, sam znajduje się poniekąd pod ich kontrolą.

Jednostkę zasadniczą organizacji stanowi Komitet Wojewódzki. Do Komitetów Wojewódzkich należy gromadzenie funduszów, których połowę komitety wydają bezpośrednio na wykonanie programu miejscowego, przewidzianego budżetem rocznym Ligi, a drugą połowę przekazują Zarządowi Głównemu na wykonanie części ogólnopaństwowej programu. Komitety powiatowe przekazują swe dochody komitetom wojewódzkim i wykonywują zlecenia tych ostatnich.

Organizacja ta wykazała w ciągu 6 lat niezbędną giętkość i sprawność. Wewnętrzna spójność jej stale wzrazsta, a liczba członków przekracza obecnie 500.000. W stosunku do trzydziestu miljonów ludności państwa jest to jednakowoż liczba raczej skromna, to też usilnem staraniem władz Ligi jest podniesienie liczby członków organizacji. Stanowi to nieodzowny warunek utrzymania powagi i siły twórczej takiej instytucji jak Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, której budżet musi być oparty na podstawie stałej, jaką stanowią składki licznej rzeszy członków.

Z pomocy Skarbu Państwa Liga nie korzysta i korzystać nie może, jest bowiem instytucją samopomocy społecznej, która współpracuje z Rządem, ale formalnie zależeć od niego nie powinna.

Dotychczasowy dorobek Ligi jest już pokaźny. Jest on corocznie wykazywany szczegółowo w ogłaszanych drukiem sprawozdaniach, składanych przez Zarząd Główny sprawozdawczemu Zebraniu Ogólnemu Ligi, które odbywa się w drugiej połowie maja w Warszawie.

Corocznie Liga urządza jednocześnie na całym obszarze Państwa, t. zw. Tydzień Obrony Lotniczej i Przeciwgazowej. W ciągu tego Tygodnia, który już zdążył wyrobić sobie w społeczeństwie pewną pupularność, wszystkie Komitety Ligi rozwijają wzmożoną propagandę zadań Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — przez urządzanie ogólnie dostępnych odczytów, pokazów, popisów i różnych innych imprez, zabiegając przytem usilnie o uzyskanie nowych członków.

Obowiązkiem każdego obywatela jest wejść w ciągu Tygodnia Ligi w styczność z jej organami i zapisać się do liczby członków jednego z kół, o ile mu się samemu nie uda utworzyć nowego koła, do czego wystarcza pozyskać 25 członków. Ułatwia to znakomicie niski poziom składki, wynoszącej normalnie 50 gr. miesięcznie.

W roku bieżącym Tydzień Ligi przypada na czas od 18 do 25 maja. Znajdujemy się zatem w jego przededniu.

Wobec tego za łaskawem pośrednictwem Polskiego Radja zwracam się dzisiaj imieniem Zarządu Głównego Ligi do Wszystkich z gorącym apelem o niesłabnące popieranie działalności Ligi, przedewszystkiem przez liczne zapisywanie się do niej.

Niech nowe zastępy członków Ligi dadzą ojczystej sprawie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej nowe siły i pomysły, a wzmożony stały dochód ze składek — niech stworzy podkład do ich urzeczywistnienia.

Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P.



Uczestnicy Zgromadzenia

Zwyczajne Sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. odbyło się w Warszawie w sali Stowarzyszenia Techników, Czackiego 3/5 w dniu 31 maja 1930 roku.

Sprawozdanie z Ogólnego Zgromadzenia podane jest w biuletynie.



Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.

Od lewej do prawej siedzą p. p.: inż. S. Rybicki (Lwów), Dr. K. Michalik (Kraków), Wojew. Wł. Sołtan (Warszawa-Wojew.) — przewodniczący, inż. S. Wiktor (Stanisławów), dyr. Wł. Baliński, Inspektor gł. O. P. G. kpt. J. Misiński, wice prezes Zarz. Gł. Dr. Z. Martynowicz, Prezes Zarz. Gł. inż. J. Eberhardt, vice-prezes Zarz. Gł. inż. S. Rudziński, oraz inż. J. Kawecki.

Jan Wilczyński.

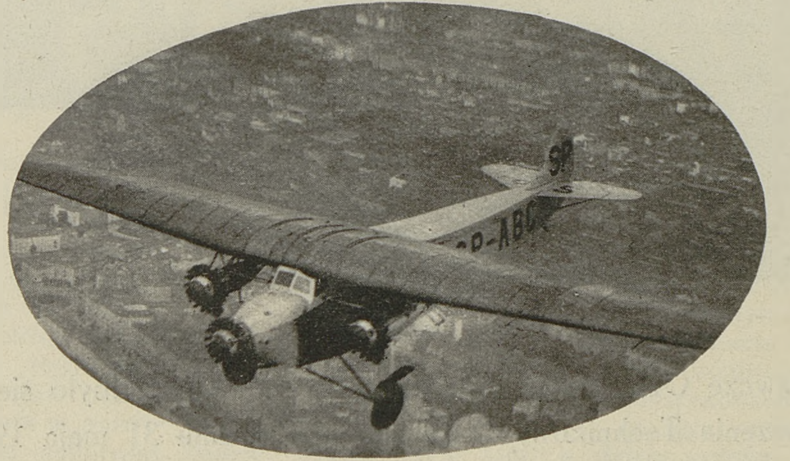
BAŁTYK-MORZE CZARNE



POD POLSKĄ BANDERĄ

Zorganizowanie szlaku powietrznego między Polską a Rumunją jest wydarzeniem wyjątkowo doniosłem dla organizacji naszej komunikacji lotniczej i to zarówno pod względem politycznym, jak i gospodarczym.

Znaczenie polityczne polega na tem, iż nie inne, a właśnie nasze samoloty obsługiwać będą szlak, przebiegający wszerz niemal całą Europę, że nasza i rumuńska organizacja opanuje — słusznie należącą się im — drogę. Samoloty komunikacyjne, kursujące regularnie od dn. 1 czerwca r.b. pod banderą polską, a później i rumuńską, będą symbolem łączności obu krajów, ich tężyzny, jeszcze bardziej zacieśnią przyjazne wzajemne stosunki i umożliwią utrzymywanie między oboma społeczństwami najżywszego kontaktu.



Trójsilnikowy Fokker nad Warszawą w drodze do Bukaresztu.

Znaczenie gospodarcze nowej linji jest bardzo szerokie, a szlak Gdańsk — Bukareszt jest wzorowem połączeniem lotniczem. Trasa tej linji bowiem wynosi półtora tysiąca kilometrów, które są właśnie najdłuższą odległością, jaką samoloty komunikacyjne doby obecnej zdolne są przelecieć w ciągu jednego dnia. Przedłużenie szlaku w przyszłości o dalsze półtora tysiąca kilometrów, do Aten, Azji Mniejszej czy Afryki nie będzie przedstawiało żadnej trudności, gdyż trasa linji, biegnącej przez przestworza polskie, będzie przystosowana do lotów nocnych — co już przewiduje program naszych władz lotniczych. Wówczas znów powstanie linja klasyczna, najdłuższa, jaką w obecnym stanie techniki samoloty pokrywać mogą w ciągu jednej doby.

Na nowej linji w całej pełni uwydatnia się olbrzymi skrót czasu, jaki osiągają samoloty komunikacyjne w stosunku do wszystkich przyziemnych środków lokomocji.

Podczas, gdy dzisiaj najszybszy pociąg przebywa drogę z Gdańska do Bukaresztu w ciągu godzin 49, z Warszawy do Bukaresztu w ciągu godzin 34, z Gdańska do Konstantynopola w ciągu godzin 63, z Warszawy do Konstantynopola w ciągu godzin 54, samolot przebywać będzie te same przestrzenie w ciągu godzin 9 do 16, wliczając w to postoje i odpoczynki w portach lotniczych.

Olbrzymia ta przewaga samolotu nad koleją musi odebrać tej ostatniej wszystkich pasażerów, którym zależy na pośpiechu, przewóz pilnej poczty i przewóz pilnie potrzebnych towarów.

Nastąpić to musi na nowej linji bezapelacyjnie, w przeciwieństwie do krótkich dystansów, obsługiwanych przez komunikację powietrzną. Na krótkich linjach bowiem, które samolot przebywa w ciągu godzin 1 — 3, zysk na czasie — choć duży, jest znacznie mniejszy i wynosi tylko godzin 2 — 7 w stosunku do kolei, która te same drogi przebiega w godzin $5^1/_2$ — 10. Ponadto na krótkich linjach zysk na czasie umniejszony jest okolicznością, że samoloty kursują tylko raz dziennie, oraz dojazdami do lotnisk i z lotnisk do centrum miast, co przedłuża ogólny czas przewozu powietrznego. Na nowej dalekiej linji okoliczności te nie będą miały żadnego znaczenia, gdyż czas przewozu powietrznego w stosunku do kolejowego jest bez porównania krótszy.

Powyższy fakt niewątpliwie sprawi, że zarówno społeczeństwo polskie, jak i rumuńskie, należycie doceniać będą wartość nowej linji, korzystając z niej wszeschtronnie.

Zorganizowanie nowego szlaku lotniczego jest poniekąd urzeczywistnieniem myśli Adama Mickiewicza, który pisał: „Ktoby wyniósł się... w powietrze tak wysoko, iżby okiem ogarnął całą tę krainę, ujrzałby na prawo ku Dnieprowi i Morzu Czarnemu niebo pogodne, jasne, ziemię płaską, jednostajną. To jest wielki trakt z Azji do Europy... podnieśmy znowu oczy ku brzegowi bałtyckiemu".

I rzeczywiście, nowa linja ma niezmiernie doniosłe znaczenie, jako typowy trakt tranzytowy, biegnący ponad całym obszarem Polski na olbrzymiej przestrzeni, bo wynoszącej aż 1.300 km. Trakt ten, leżący w pośrodku Bramy Bałtycko-Czarnomorskiej, jest idealny dla komunikacji powietrznej, gdyż nie



przecinają go żadne łańcuchy górskie, które tak bardzo utrudniają zainstalowanie linij lotniczych w Europie Zachoniej. Łuk Karpat wygina się bowiem ku południowo-wschodowi, a pomostowość ziem polskich uwydatnia i podnosi jeszcze systemat rzeczny przez liczne połączenia kanałów dorzecza morza Bałtyckiego i Czarnego.

Zaprowadzone obecnie połączenie lotnicze jest wskrzeszeniem „traktu bursztynów", który powstał z końcem 18-go wieku przez przekopanie kanału t. zw. Królewskiego, czyli Dnieprsko-Bugskiego, łączącego Pinę, dopływ Prypeci, z Muchawcem, dopływem Bugu, a więc Morze Czarne z Bałtykiem.

I znów dzisiaj nowocześnie zorganizowany prastary trakt odżyje i znów popłyną na nim „bursztyny" z Gdańska, znów korzystać z niego będą kraje skandynawskie, bałtyckie, południowo-wschodnio-europejskie, zachodnio-azjatyckie.

Ogromny skrót czasu przewozu, osiągany przez samolot na nowej drodze i świetność jej trasy, musi skierować na nią niemal cały ruch pocztowy i to nietylko między krajami, wyżej wymienionemi, ale może nawet również między państwami Europy Zachodniej, a południo-wschodem. Konsekwencje tego tak dla naszego kraju, jak i dla naszego lotnictwa handlowego będą niesłychanie doniosłe i w całej pełni uwydatnią skarby, jakie kryje w sobie polski ocean powietrzny. Jak ogólnie bowiem wiadomo, w dzisiejszym stanie lotnictwa, przewóz samolotem jest drogi i nie mogą pokryć jego kosztów ani pasażerowie, ani zwykłe towary. Koszty te jednak z łatwością zapłacą towary wysokowartościowe, a przedewszystkiem poczta, która dzięki małej wadze i wysokiej opłacie — w stosunku do pasażerów, jest właśnie tym idealnym frachtem lotniczym, który nietylko pokryje eksploatację, ale ją znacznie przewyższy. Zwiększenie ruchu pocztowego jest zatem w dobie obecnej przyszłością lotnictwa handlowego i poczta zapewnić tylko może byt i racjonalny rozwój linij lotniczych.

* * *

W dniu 1 czerwca r. b. odbyło się na lotnisku cywilnem w Warszawie, otwarcie nowej linji lotniczej Warszawa — Bukareszt przez Lwów, Czerniowce, Galati.

Uroczystość inauguracji zaszczycili swą obecnością Minister i poseł pełnomocny królestwa Rumunji w Polsce p. Jerzy Czertzianu wraz z pierwszym sekretarzem p. Jerzym Davidescu, minister komunikacji p. inż. Kühn, minister handlu p. inż. Kwiatkowski, p. gen. Kwaśniewski, p. pułk. Abczyński, p. prezes L. O. P. P. inż. J. Eberhardt.

Przemysł lotniczy był reprezentowany przez p. inż. Arndta i dyr. Rumbowicza.

Cały personel wydziału lotnictwa cywilnego M. K. z p. pułk. Filipowiczem i inż. Szaniawskim na czele oraz pracownicy L. L. „Lot" wraz z dyr. inż. Makowskim byli obecni na tej tak ważnej dla lotnictwa polskiego chwili.

Oraz p. p. dyr. Walcher, dr. Blackier, i radca Mazur z Ministerstwa Poczt i Telegrafu.

Po krótkich przemówieniach wygłoszonych przez pana Ambasadora Czertzianu i p. min. Kühna, pierwszy trójsilnikowy Fokker wyruszył w drogę. Dwa inne tworzyły eskortę honorową.

B. J. KWIECIŃSKI.



Zjazd F. A. I.



Tegoroczny zjazd F. A. I. miał specjalne znaczenie ze względu na to, że w roku bieżącym przypada 25-cio lecie założenia F. A. I. Z tych też względów zjazd zwołany został do Paryża jako do tego miasta, w którem przed ćwierć wiekiem F. A. I. rozpoczęła swoją działalność.

Śmierć hr. Henryka de la Vaulx jednego z współzałożycieli F. A. I. i wiceprezesa tej instytucji od chwili założenia, aż do roku 1922, a potem, aż do swej tragicznej śmierci prezesa, nie mogła nie wywrzeć swojego piętna na zjazd tegoroczny. Wspomnienie tego nieodżałowanego człowieka, który całkowicie poświęcił się idei F. A. I. i który w służbie tej instytucji zginął, stale przewijało się przez umysły uczestników i wywierało wpływ na tok obrad tegorocznego zjazdu.

Zjazd rozpoczął się uroczystem otwarciem w nowym lokalu Aeroklubu Francji, w dniu 10 czerwca.

W imieniu rządu francuskiego uczestników zjazdu powitał minister lotnictwa p. Laurent Eynac, podkreślając w swoim przemówieniu rolę jaką w ostatnim ćwierćwieku odegrało lotnictwo i F. A. I. jako instytutucja mająca na celu zbliżenie narodów na polu szlachetnej rywalizacji w najszlachetniejszym ze sportów — lotnictwie.

Po przemówieniu ministra lotnictwa zabrał głos p. Ruig Ferry (Hiszpanja) wiceprezes F. A. I., który po podziękowaniu p. ministrowi za serdeczne słowa, wręczył w imieniu F. A. I., p. Santos Dumontowi, pionierowi lotnictwa, zdobywcy pierwszych rekordów światowych samolotowych za najdłuższy (12.XI.1906 — 21 sekund) za największą odległość w obwodzie zamkniętym (12.XI.1906 — 220 m.) i za największą szybkość na bazie (12.XI.1906 — 41,292 klm./godz.) złotą plakietę pamiątkową.

Po tej uroczystości nastąpiło jeszcze szereg okolicznościowych przemówień, m. in. przemawiali p. minister Flandin, Prezes Aeroklubu Francji, ambasador brazylijski, p. Santos Dumont, p. hr. d'Oultremont (Belgja) współzałożyciel F.A.I. i w. i.

Po uroczystości otwarcia w ciągu szeregu posiedzeń F. A. I. powzięła szereg ważnych postanowień.

Między innemi dłuższą dyskusję wywołała sprawa zawodów o puhar Schneidra. Wniosek angielski by już w dniu 31 lipca roku poprzedzającego zawody zamykać listę zgłoszeń nie uzyskał większości, wobec czego przeszedł wniosek włoski ustalający datę zgłoszeń na dzień 31 grudnia.

Dalej na wniosek delegata niemiec F. A. I. postanowiła, by Międzynarodowy Konkurs Awionetek, odbywał się nie jak dotychczas co roku, lecz co dwa lata. Wniosek ten, który był umotywowany wielkiemi trudnościami organizacyjnemi, jak również koniecznością zmniejszenia kosztów ponoszonych przez uczestniczące państwa, uzyskał większość.

Natomiast wniosek włoski by ciężar awionetek podnieść do wagi 500 klg. nie został przyjęty, jednak zjazd F. A. I. zgodził się na to by w zawodach awionetkowych dopuszczona zo-



Prezydent Francji (1) w otoczeniu delegatów Zjazdu F. A. I. — x Mjr. B. J. Kwieciński delegat A. R. P.

stała tolerancja 20% t. zn. maksymalna waga najwiekszej z awionetek dochodzić może do 480 klg. i to tylko w czasie zawodów, a nie np. w czasie dokonywania rekordów.

Prócz tych wniosków, zjazd załatwił jeszcze szereg pomniejszych, poczem na wniosek prezydjum zatwierdził listę rekordów światowych i międzynarodowych ustalonych od czasu ostatniej konferencji.

Pozatem zjazd miał za zadanie załatwienie jeszcze dwóch bardzo ważnych spraw, a mianowicie przyznanie wielkiego medala złotego F.A.I., za rok 1929 i wybór nowego prezydjum F. A. I.

Co się tyczy pierwszego wniosku to wpłynęły do F. A. I. następujące kandydatury: Costes (Francja), Byrd (St. Zj. Am. Pnc.), Kronfeld (Austrja), Dr. Eckener (Niemcy), Iglezias (Hiszpanja). Głosowanie dało wynik następujący:

1-szy Costes, który tym samem otrzymał duży medal zło ty F. A. I.
2-gi Byrd,
3-ci Dr. Eckener.

Większe trudności nasunęło załatwienie drugiej sprawy, a mianowicie wyboru prezydjum. Trudności te polegały na tem, że po śmierci prezesa, wysunięta została przez szereg klubów jako sprawa zasadnicza, sprawa narodowości prezesa. Jak wiadomo od czasu założenia prezesura F. A. I. była w rękach Francji. Takie postawienie sprawy aczkolwiek bardzo korzystne, ze względu na to, że biuro F. A. I. znajduje się w Paryżu, nie podobało się szeregowi klubów, które obecnie przez wybór prezesa innej narodowości chciały uniknąć stwarzania precedensu, że prezesura F.A.I. musi być w rękach francuskich.

Wyrazem tych tendecji było postawienie przez delegację włoską wniosku o wybór na prezesa F. A. I. prezesa Aeroklubu Wielkiej Brytanji. Wobec tego, że zapowiadała się dość ostra walka, której chciano uniknąć przynajmniej w chwili obecnej, krótko po śmierci hr. de la Vaulx, postanowiono odroczyć wybór nowego prezydjum do następnej, nadzwyczajnej konferencji F. A. I., którą postanowiono zwołać w końcu b. roku do Paryża.

W końcu Zjazd tegoroczny przyjął do wiadomości, że w Norwegji założony został nowy aeroklub norweski, który przejął na siebie agendy reprezentanta Norwegji w F.A.I. dalej przyjęty został definitywnie Aeroklub luksemburski, przyjęty w roku ubiegłym warunkowo na przeciąg jednego roku, oraz przyjęty został Aeroklub egipski.

W końcu delegaci wysłuchali bardzo ciekawego sprawozdania referenta generalnego, p. inż. Hirschauera, dobitnie ilustrujące świetny rozwój lotnictwa na całym świecie.

W czasie bytności swej w Paryżu delegaci przyjęci byli przez Prezydjum miasta Paryża w pierwszym dniu pobytu, oraz przez Pana Prezydenta Republiki Francuskiej w Pałacu Elizejskim w drugim dniu kongresu, prócz tego Aeroklub Francuski i Pan Minister Lotnictwa podejmowali uczestników konferencji bankietami.

Również mieli delegaci okazję zwiedzić fabrykę Bregueta, pałac historyczny w Malmaison, oraz podejmowani byli przez Państwo Tissandier herbatką przyczem mogli obejrzeć, jedyne w swoim rodzaju zbiory dotyczące aeronautyki w wieku 19-tym.

Zjazd tegoroczny był specjalnie liczny. Przeszło 70 delegatów reprezentujących 23 państwa przybyło na to historyczne zebranie, poświęcone 25-cio leciu F. A. I.

Ku czci bohaterskiego lotnika.

W dniu 14 czerwca powstał Komitet Utrwalenia Pamięci mjr. Ludw. Idzikowskiego, tragicznie zmarłego rycerza przestworzy. Do komitetu wykonawczego weszli pp.: prezes m. st. Warszawy inż. Zadora-Szweicer; viceprezes Zarz. Gł. L. O. P. P. inż. St. Rudziński; skarbnik inż. Zb. Arnd; sekretarz dyr. Wł. Baliński; członkowie: prezes Ferdynand Goetel, senator Wacław Januszewski. red. Zdzisław Kleszczyński, mjr. pilot Kazimierz Kubala, red. Jerzy Lewestam.

Są wydarzenia wstrząsające psychikami mas. Są chwile, w których ulica żyje wspólnem, integralnem życiem.

W których wiadomość podawana z ust do ust, obiega chodniki, krzyżuje jezdnie, szumi w tramwajach, sklepach, kawiarniach. Nikną wówczas różnice środowisk, wykształceń, upodobań, nawyków. Znają się wszyscy. Pytają:

— Panie czy jest co nowego? Czy pani słyszała...?

Gazeciarze drą się na całe gardło wymachując szmatami nadzwyczajnych wydań pism.

— Dodatek nadzwyczaaa! Nadzwyczajny dodaaa!

Tłum cieszy się. Martwi razem. Połączony wspólną troską i wielkością wydarzenia. Gotów do entuzjastycznej radości, lub rozpaczy.

Za miastem czeka cicha wieś. I ona czuje, wie. Głodna wiadomości. Wiadomości z wielkiego miasta.

Czarna paszcza radjo-głośnika w wiejskim dworku ciska wiadomości: Donoszą że... i wnet wiadomość płynie dalej. Przed chwilą mówili w radjo. Jeszcze nic pewnego. Za 15 minut podadzą następny komunikat.

W chwilach takich naród czuje się całością. Czemś zwartem i jednolitem. Najbardziej apatyczne i obojętne jednostki wstrząśnięte są potęgą tego co się dzieje

Niestety w dzisiejszych czasach groszoróbstwa i codziennej, szarej troski o byt, chwile takie zdarzają się rzadko. Brak już romantycznych imprez działających jak prysznic na półsenne psychiki obywateli. Drobne ambicje i ambicyjki zabijają często szczery i nierobiony poryw.

Młode lotnictwo polskie może się chełpić, że chwile owe stworzyło.

Przypomnijmy sobie ulice Warszawy podczas brawurowego lotu przez Atlantyk majorów Idzikowskiego i Kubali.

Owe męczące chwile oczekiwania. Dolecą czy nie?

Mówili o tem wszyscy: konduktor sprzedający bilety, uczniak, student, urzędnik, robotnik, emeryt, fryzjer, midinetka, oficer, szeregowiec, minister, woźny. Dręczący niepokój ogarnął miasto.

Już minęli Azory! Już!

Nagle zaczerniły się żałobą szpalty pism.

Wielkie maszyny rotacyjne dzienników z wściekłym chrzęstem, jazgotem, zgrzytem wypluwały tragiczną wieść.

Mjr. Idzikowski zabity, mjr. Kubala ranny.

I smutek rozproszył tłumy.

Wracano do domu ze spuszczonemi głowami. Dzielono się smutną wiadomością z domownikami.

Tam gdzieś na odległej zgubionej na oceanie wyspie.

Graciozal...

I niejedno oko zaszkliło się łzą. Boże Święty tyle nadziei.

Niestety. Życie robi swoje.

Smutek minął, powrócono do swej własnej pracy. Swych własnych kłopotów.

Dziś już mówi się z oddali, że jakiś tam lotnik, błędny rycerz przestworzy znalazł śmierć w walce z oceanem.

Lecz nieprawdą jest, że czas zabił pamięć bohatera.

Słyszy się często pytania.

— Co? Jak? Dlaczego? Dotychczas nie uczczono pamięci tego co poniósł śmierć wioząc imię Polski po nad wzburzonym Atlantykiem.

Obecnie z inicjatywy L.O.P.P. powstał Komitet Utrwalenia Pamięci ś. p. mjr. Ludwika Idzikowskiego, który chce dowieść światu, że społeczeństwo nie jest niewdzięczne.

Chcemy uczcić pamięć tego, co męstwem swem potrafił stworzyć wielką chwilę, *„pierwszą piękną chwilę lotniczą Polski"*.

Wierzymy, że nikogo nie zabraknie, żeby choć skromnie w miarę możności przyczynić się do aktu wdzięczności.

Nie są to tylko czcze frazesy.

Świadczyć to będzie wymownie, że i w dzisiejszych czasach dla nas Polaków istnieje coś więcej po nad ciasny krąg własnych trosk i troseczek.

Czekamy...

Trzcińska-Kosterbina.

Czeski „Król Przestworzy"

Szt. kpt. Malkovsky nie żyje!

W pierwszy dzień Zielonych Świątek — dn. 8 czerwca odbyć się miał w Karlovych Varach (Karlsbadzie) „dzień lotniczy" zorganizowany przez czeskie L. O. P. P. — „Masarykową Letecką Ligę„.

Z ramienia wojskowości miały wziąć udział w święcie tem eskadry delegowane z pułków lotniczych a przedewszystkiem — Sztabni kapitan inż. Franciszek Malkovsky, sława lotnictwa czeskiego, sze-pilot I pułku lotniczego im. prezydenta Masaryka w Pradze, którego sensacyjne pokazy wzorowej akrobacji powietrznej były punktem kulminacyjnym wszelkich imprez lotniczych.

Szt. kpt. Malkovsky zjawił się na start do Kbel (lotnisko Pragi Czeskiej) w doskonałym humorze. Żartując wesoło wsiadł do swej słynnej maszyny typu „Avia B. — 21 — 96" noszącej nazwę „Czerwonego Djabła" kiwnął przyjaźnie głową w stronę ubóstwiających go mechaników i żołnierzy i odleciał do Karlsbadu, wykonnwszy uprzednio nad hangarami swoją ulubioną sztukę: beczkę w obie strony.

Nikomu nie przyszło do głowy z pośród patrzących się na znikający na horyzoncie upalnego nieba czerwony płatowiec, że słynny pilot już nie powróci... że godziny jego są policzone...

To też gdy nad wieczorem przyszła straszna wiadomość z Karlsbadu, że szt. kpt Melkovsky nie żyje — cały naród czeski okrył się żałobą, opłakując niespodziewany zgon jednego ze swych najdzielniejszych synów, który przyczynił się — zwłaszcza w ostatnich dwu latach do rozsławienia Czech w różnych krajach Europy swą podziwu godną sztuką latania.



Szt. kpt. Malkovsky.

Szt. kpt. Fr. Malkovsky urodził się w r. 1897 w Bystrzycy koło m. Beneszowa jako syn niezamożnych rodziców. Gimnazjum oraz wydział mechaniczny na Politechnice ukończył w Pradze. Po skończonej wojnie, którą przebył w piechocie, szt. kpt. Malkovsky wstępuje do lotnictwa czeskiego, gdzie zdobywa tytuł pilota w r. 1922 i pełni obowiązki wykładowcy wielu przedmiotów specjalnych w lotniczej szkole wojskowej, w m. Cheb (Eger).

Sława jego wyczynów w dziedzinie akrobacji powietrznej zaczyna się od r. 1928, po zdobyciu pierwszej nagrody honorowej na międzynarodowych zawodach lotniczych w Szwajcarji w m. Neuchatel. Coraz większe powodzenie w akrobacji lotniczej pobudzało Malkovsky'ego do pracy nad osiągnięciem coraz to większej doskonałości w tej dziedzinie. Zwłaszcza wiadomość, iż niemieckiemu asowi — lotnikowi Frieselerowi udało się wykonać ewolucję, zwaną loopingiem wdół — nie dawała mu spokoju. Looping wdół, czyli „Out — Sideloop„ ćwiczenie akrobatyczne wymagające niesłychanej wytrzymałości płatowca oraz... pilota, wykonany został po raz pierwszy w r. 1927 w Stanach Zjednoczonych przez por. Doolitle, zdobywcę puharu Szneidera. Doolife — obecnie w randze majora — gościł niedawno w Warszawie jako członek amerykańskiej eskadry „Curtiss — Wright".

Pierwszym lotnikiem w Europie, któremu udało się zrobić „Out-Side-loop" był Niemiec Frieseler, drugim—Czech, Malkovsky, który wykonał go po poraz pierwszy w czerwcu przed dwoma laty. Od tej pory — stał się Malkovsky sławą swego kraju, który nadał mu nazwę „czeskiego króla powietrza". Najzupełniej zasłużył sobie na tą nazwę szt. kpt. Malkovsky gdyż zarówno jego pokazy lotnicze, czynione w zwolnionem tempie jak i matematyczna, możnaby rzec, precyzyjność wykonania wzbudzały rzetelny podziw wszędzie, gdzie się pojawił.

Specjalnością jego była zwłaszcza „beczka w zwolnionem tempie oraz Out-Side-loop". Malkovsky był zdania iż obie te akrobacje są najwięcej męczące fizycznie pilota.

Ponadto — uważał on iż „looping wdół" nieposiada żadnego znaczenia praktycznego w akrobacji myśliwskiej, bodajby dlatego, iż jest on straszliwą próbą wytrzymałości płatowca. Maszyna „Avia B — 21" na której Malkovsky czynił swe pokazy (i na której zginął) była specjalnej konstrukcji z gaźnikiem, przystosowanym do zasilania silnika w każdej pozycji.

Jak zginął nieszczęsny lotnik? Bezpośrednia przyczyna katastrofy jest bliżej nieznana. Wiadomo jest tylko, iż Malkovsky, który czynił swe pokazy — według zeznań naocznych świadków — jakby nieco mniej pewnie, niż zazwyczaj — wprowadził maszynę w korkociąg, co było, jak widać z załączonego wykresu, jedną z końcowych figur pokazu — lecz nie zdołał jej już wyprowadźić, ponieważ korkociąg zaczął się na wysokości 400 metrów mniej więcej — przeto fakt niewyprowadzenia z niego płatowca tłomaczyć się może najprawdopodobniej tem, iż Malkovsky mógł wpaść w chwilowe omdlenie, wywołane bądź spalinami, wydzielającemi się z silnika bądź uprzednim długim lotem na plecach. Istniałaby jeszcze jedna hypoteza wypadku. Płatowiec przysłany był na dwa dni przedtem z fabryki, gdzie podległ jakiejś reparacji — możliwe byłoby więc że jakieś drobne przeoczenie wywołało katastrofę.

W Warszawie był szt. kpt. Malkovsky trzy razy. Poraz pierwszy — w r. 1925 podczas rewizyty dla Polski eskadry lotników czeskich, pod dowództwem zmarłego niedawno gen. Czeczka. Poraz drugi — we wrześniu roku minionego, podczas „Okrężnego Dorocznego Lotu Małej Ententy i Polski"; po raz trzeci — w listopadzie ubiegłej jesieni — w przelocie do państw bałtyckich.

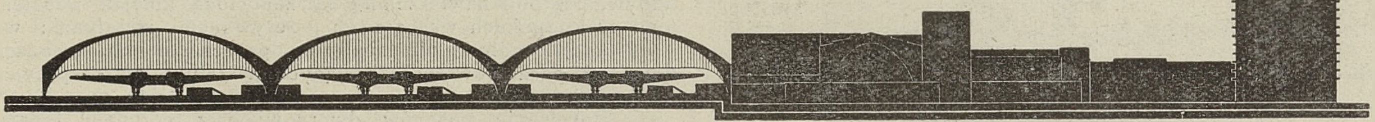
Słynny lotnik miał zamiar wówczas zatrzymać się w naszem mieście w drodze powrotnej by pokazać nam swoją akrobację. Niestety — fatalna pogoda zmusiła Go do powrotu do Czech bezpośrednio, bez zahaczenia o Warszawę.

Niektórzy lotnicy polscy mieli jednakże sposobność podziwiać mistrzostwo powietrzne Malkovsky'ego na Międzynarodowych Zawodach Lotniczych w Brnie Morawskiem, na dwa tygodnie przed katastrofą. Poza swoją sławą lotniczą szt. kpt. Malkovsky jednał sobie serca ludzkie swą ujmującą prostotą, pozbawioną zupełnie cech jakiejkolwiek zarozumiałości. Prostota taka jest zawsze przywilejem wzniosłej duszy.



DWORZEC LOTNICZY PRZYSZŁOŚCI

INŻ.-ARCH. D. ZALESKI



Na całym terenie dworca przewiduje się ogólnie przyjęty system sygnalizacji optycznej, więc baje określające w sposób wyraźny zarysy pól lądowania i startu, system reflektorów oświetlający miejsca lądowania i startu, przyrządy wskazujące kierunek wiatrów, system sygnałów optycznych i semaforów, regulujący ruch przylotowy i odlotowy.

Na górnych kondygnacjach i dachu piętrowca, uwidocznionego na rysunku hal płatowców, widzianych od pola startu, oraz na widoku z lotu ptaka — z lewej strony dworca — projektowaną jest stacja meteorologiczna Obrotnica, znajdująca się w środku pola startu, automatycznie ustawia przez kierownictwo ruchu płatowiec w położeniu, z którego odbywa się start.

Opracowanie projektu dworca jako kompleksu zabudowań polegało na utworzeniu koncepcji architektonicznej, odzwierciadlającej w pełni powziętą ideę dworca lotniczego przyszłości — przedewszystkiem więc dążono do tego, aby charakter budowli był w całym znaczeniu tego wyrazu — dworcowy; pozatem aby nosił charakter placówki o znaczeniu reprezentacyjno-państwowem, będąc jednocześnie ośrodkiem ruchu w przemyśle i handlu.

Z punktu widzenia kompozycji architektonicznej program dworca obejmuje więc następujące punkty, stanowiące treść projektu:

1. Dworzec jako aparat, odpowiadający wymaganiom ruchu osobowego i towarowego.
2. Dział reprezentacyjno-państwowy.
3. Dział przemysłowo-handlowy.
4. Dział ogólny.

Na załączonym rysunku uwidocznione są sposoby wsiadania pasażerów do płatowców; w jednym wypadku wsiadanie odbywa się pod gołem niebem; w drugim zaś publiczność jest doprowadzana prowizorycznym kurytarzem z brezentu.

Nic dziwnego, lotnictwo jest nową branżą komunikacji i jeżeli sam środek komunikacji — płatowiec nie wyszedł jeszcze z dziedziny prób i poszukiwań, to trudno wymagać aby charakter stacyj lotniczych był już ostatecznie ustalony.

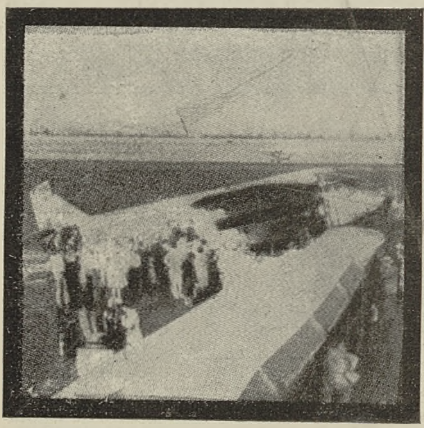
Poczynając jednak mniej więcej od roku 1926, w związku ze wzrostem frekwencji pasażerskiej i towarowej w komunikacji lotniczej wszystkich krajów, zarysowują się dążenia do pewnego usystematyzowania kwestji lotnisk komunikacyjnych, ogólnie nazywanych portami lotniczymi.

W krajach, w których komunikacja lotnicza wkracza na drogę szerszej popularyzacji, zaczynają zwracać coraz większą uwagę na celową i racjonalną organizację portów lotniczych.

W Ameryce powstaje szereg biur architektoniczno-budowlanych, zadaniem których jest wyłącznie budowa portów lotniczych i opracowanie specjalnych typów budowli w zastosowaniu do wymogów lotnictwa.

Powstaje szereg koncepcyj budowlanych celem których jest nadanie portom lotniczym cech o charakterze s t a ł y m.

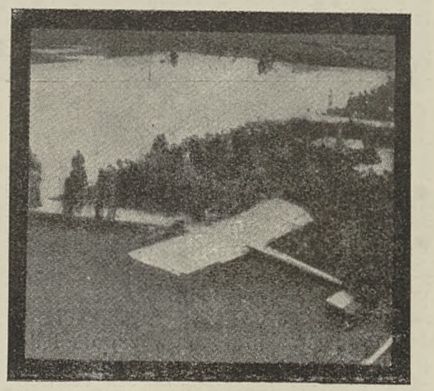
Na pierwszy plan wysuwa się zagadnienie regulacji i usystematyzowania ruchu pasażerskiego i towarowego; brane są pod uwagę względy wygody i bezpieczeństwa pasażerów, w tym celu projektowane są kryte hale osobowe ze specjalnemi wygodnemi przejściami dla ruchu pasażerskiego. Wyładowywanie i naładowywanie towarów, bagażu i poczty odbywa się w specjalnie na ten cel przeznaczonych miejscach.



Sposoby wsiadania pasażerów do płatowca.

Na lewo: Publiczność jest doprowadzana prowizorycznym korytarzem z brezentu.

Na prawo: Wsiadanie publiczności odbywa się pod gołem niebem.



Przed trzema-czterema jeszcze laty, przy zakładaniu lotnisk komunikacyjnych, mało były brane pod uwagę względy urządzeń, zabezpieczających pasażerom należyte wygody i bezpieczeństwo, oraz wskutek niedużej jeszcze frekwencji nie zwracano większej uwagi na usystematyzowanie ruchu na lotnisku. Typ lotniska komunikacyjnego był bardzo mało skomplikowany, a raczej żadnego określonego typu nie było.

Zazwyczaj lotnisko było polem dla lądowania i startu płatowców; na peryferjach wznoszono zabudowania, składające się z hangarów, warsztatów oraz ze skromnych o tymczasowym charakterze budynków, odgrywających rolę zabudowań stacyjnych dla użytku służbowego, poczekalni pasażerskich, komory celnej, magazynów etc.; budowle te były usytuowane jeżeli nie przypadkowo, to bez zasadniczej myśli kompozycyjnej, tworzą częstokroć bezład architektoniczny.

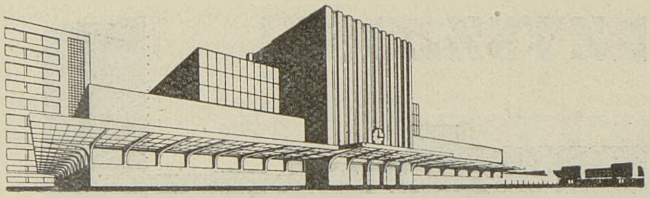
W razie potrzeby do istniejącego zespołu budowli dolepiało się nowe budynki, nie licząc się zbytnio z należytem wyzyskaniem miejsca i ze stroną estetyczną.

Ruch pasażerów, poczty i towarów pomiędzy budynkami a płatowcami odbywał się pod gołem niebem, często w strumieniach deszczu.

Plany sytuacyjne, zarówno samego lotniska jak i kompleksu zabudowań, są rozwiązywane wg. zasad kompozycji architektonicznej, tworząc zespół o cechach nietylko utylitarnych lecz również — estetycznych.

Idąc więc w przyszłość po linji obecnego rozwoju portów lotniczych, można z dużą dozą prawdopodobieństwa przypuścić, iż z powstających obecnie różnych typów zabudowań stacyjnych portu lotniczego wyłoni się jeden lub też kilka zupełnie zdefinjowanych typów, odpowiadających stabilizowanym w przyszłości warunkom ruchu lotniczego. Zjawisko to byłoby analogicznem ze stabilizacją budowlanych i technicznych urządzeń stacyjnych kolei żelaznej, które w chwili obecnej mają już swe ściśle określone, pod względem technicznym i ekonomicznym — normy.

W myśl powyższego, aparat odpowiadający wymaganiom ruchu osobowego i towarowego na dworcu lotniczym przyszłości został pomyślany w sposób następujący: zasadniczo całość lotniska została podzieloną na dwie części — pole lądowania i pole startu; jest to warunek, który w chwili obecnej nie był jeszcze uwzględniony w żadnym z obecnie wybudowanych portów lotniczych, ponieważ przy dzisiejszej frekwencji komunika-



Widok dworca odjazdowego.

cyjnej, nawet na najbardziej ruchliwych linjach lotniczych — ruch jest stosunkowo tak nieznaczny, iż podział taki byłby niecałkowicie uzasadniony; natomiast na dworcu lotniczym przyszłości przewiduje się ruch, przekraczający obecny ruch lotniczy dziesiątki a nawet setki razy.

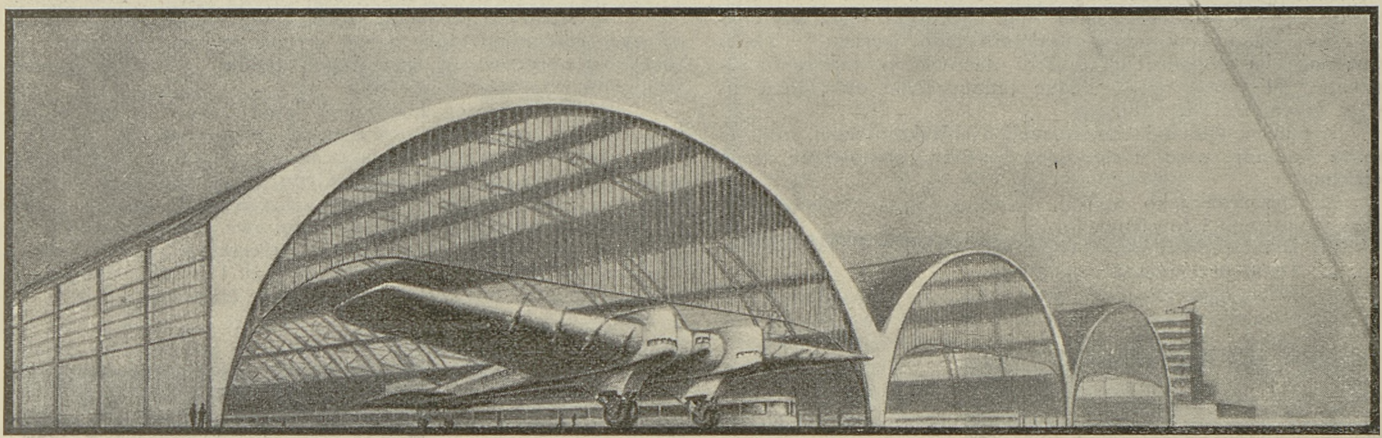
Okoliczność ta zmusza, jak to już było powiedziane wyżej, do podziału lotniska przyszłości na dwie niezależne części.

Większa ilość lądujących i startujących płatowców wymagałaby dokładnego usystematyzowania ruchu w pewnym określonym kierunku; byłoby to warunkiem niezbędnym dla uniknięcia zamieszania i chaosu na lotnisku, oraz dawałoby gwarancję uniknięcia zderzeń i kolizji, grożących katastrofami stokrotnie niebezpieczniejszemi, niż obecne na powierzchni ziemi katastrofy kolejowe.

czonemi peronami; prawe perony są dla przyjeżdżających, lewe zaś — dla odjeżdżających. Kierunek ruchu pasażerów wskazany jest w szemacie strzałkami, idącemi w kierunku pionowym. Ruch pasażerski pomiędzy halami osobowemi dla przyjeżdżających i odjeżdżających a peronami w halach płatowców odbywa się pod nawierzchnią hal zapomocą kolejek podziemnych w kierunkach wskazanych przerywanemi strzałkami; wagony kolejek zatrzymują się przy poszczególnych peronach, dowożąc pasażerów odjeżdżających i zabierając — przyjeżdżających.

Połączenie peronów dworcowych z peronami kolejki, znajdującemi się pod nawierzchnią hal płatowców, uskutecznia się przy pomocy schodów, wskazanych przy każdym peronie podwójnemi strzałkami. Końce peronów przy wylotach hal są przeznaczone dla ruchu towarowego i bagażowego, odbywającego się pomiędzy peronami a halami towarowemi przyjazdową i odjazdową, znajdującemi się na obu krańcach dworca.

Wchodzący z pola startu do jednej z hal płatowiec zatrzymuje się przy peronie, gdzie zostaje wyładowany bagaż i wysiadają pasażerowie, następnie płatowiec, przechodząc około stacji rurociągów, oznaczonych na szemacie prostokątami, zostaje zasilony w materjały pędne, smary, gaz, zgęszczone powietrze, wodę etc. Jednocześnie przeprowadzaną jest kontrola aparatu i wykonywane są w razie potrzeby drobne naprawy. Idąc dalej przez halę, płatowiec zatrzymuje się przy peronie odjazdowym i zabiera pasażerów oraz bagaż i zostaje wyrulowany na start.



Widok hal płatowców od pola startu.

Odpowiednio do podziału lotniska został też dokonany podział zabudowań dworcowych w ten sposób, aby każda część odpowiadała specjalnym warunkom przylotu i odlotu; a więc całość kompozycji architektonicznej dworca składa się z dwóch części — dworca przyjazdowego i odjazdowego.

Oba dworce, stanowiące architektoniczną całość, posiadają 3 hale płatowców o rozpiętości 107 m każda, przez które odbywa się ruch płatowców z pola lądowania na pole startu.

Dana rozpiętość hal jest umotywowaną normami standaryzacyjnemi dla płatowców. W myśl przyjętej w jednym z wykonanych założeń standaryzacji typów i wymiarów aparatów komunikacyjnych w przyszłości, przy opracowaniu niniejszego projektu zostały warunkowo przyjęte normy standaryzacji na podstawie budowanych w chwili obecnej w Ameryce płatowców komunikacyjnych o następujących wymiarach:

Rozpiętość płatów 87 m. Długość w osi 46 m. Wysokość 10 m. Nośność 207 pasażerów, 17 osób załogi. Siła napędu 8 silników po 1000 KM. Szybkość 60-145 mil ang./godz. Ciężar własny 12 tonn.

Płatowce te posiadać mają dwa pokłady, jadalnie, kajuty, sypialnie, kuchnię elektryczną i pomieszczenia dla załogi.

Przyjęto więc, iż tego typu płatowce kursują przez dworzec lotniczy przyszłości.

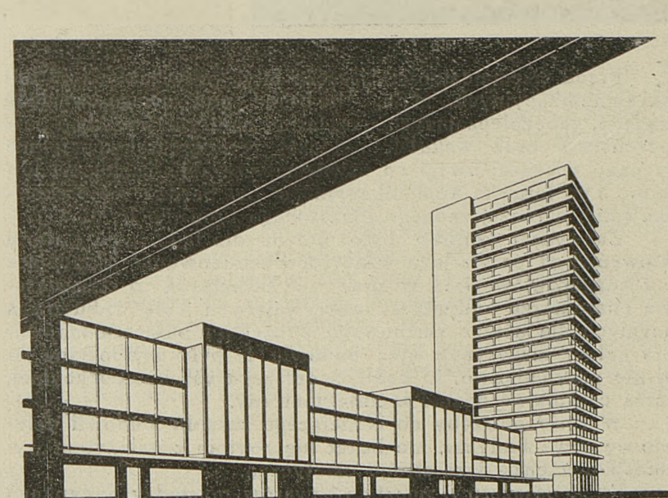
Każda z pomienionych hal posiada po dwa perony — jeden przyjazdowy, drugi — odjazdowy. Widok wnętrza jednej z tych hal oraz ogólny widok od pola startu podane są na załączonych rysunkach. Podział na dworce przyjazdowy i odjazdowy uwidoczniony jest na szemacie ruchu, podanym w pierwszej części niniejszego artykułu w poprzednim N-rze „Lotu Polskiego".

Prawa część szematu, względnie widoku perspektywicznego, stanowi dworzec przyjazdowy, lewa zaś — odjazdowy, u góry znajdują się pomienione trzy hale płatowców z ozna-

Podany rysunek wnętrza hali płatowców wyobraża moment, gdy płatowiec, znajdujący się przy rurociągach, za chwilę stanie przy peronie odjeżdżających i zabierze pasażerów i bagaż.

Przestrzeń pod peronami wyzyskaną jest na biura ruchu, telegraf, radjo i pomieszczenie dyżurnej obsługi.

Każdy poszczególny peron posiada swe poczekalnię, pocztę, telegraf, radjo etc. dla użytku pasażerów. Tory kolejki



widok działu przem.-handlowego i hotelu

podziemnej dla dworców odjazdowego i przyjazdowego rozpoczynają się w halach dla przyjeżdżających i odjeżdżających.

Pasażerowie przyjeżdżający (prawa część szematu), po wyjściu z wagonów kolejki, bezpośrednio znajdują się w hali przyjeżdżających, stąd prowadzą dwa wyjścia na obszerny plac przed dworcem. Wyjścia te w widoku perspektywicznym z lotu ptaka znajdują się pod kolumnadą wychodzącą na plac.

Po wyjściu z wagonów kolejki pasażerowie po lewej stronie mają biura bagażowe i komorę celną, dostęp do hali towarów przybywających oraz przejście do działu przemysłowo-handlowego i hotelu. Po prawej stronie jest wejście do działu reprezentacyjno-państwowego i restauracji.

Prócz tego na dworcu przyjazdowym znajdują się biura towarowe, biura policji, pogotowia, poczekalnie, pokoje dla pań i panów etc.

Pasażerowie odjeżdżający (lewa część szematu) wchodzą z niewielkiego placu przed dworcem odjazdowym do hallu wagowo-kasowego; przez wagi automatyczne, umieszczone w środkowej części hallu pomiędzy dwoma szeregami słupów, pasażerowie przechodzą do położonych w częściach bocznych hallu kas biletowych, stąd jest dostęp bezpośredni do obszernej hali odjeżdżających.

W jednym końcu tej hali (z lewej strony od wejścia) znajdują się biura bagażowe, oddawanie bagażu ręcznego i hala towarów wysyłanych; z prawej zaś strony jest wejście do działu reprezentacyjno-państwowego, restauracji oraz połączenie z halą przyjeżdżających.

Ponieważ dworzec ma być placówką reprezentacyjną państwa, do którego należy, musi więc posiadać instytucję odzwierciadlającą w pożądany i należyty sposób ekonomiczne i kulturalne walory państwa i narodu oraz zaznajamiającą przybyszy ze stanem państwa, ułatwiając nawiązanie intelektualnych i ekonomicznych stosunków.

Instytucją taką jest dział reprezentacyjno-państwowy. Dział ten zajmuje centralne położenie w kompozycji i jest dostępny dla publiczności przyjeżdżającej i odjeżdżającej. W skład jego wchodzą następujące elementy:

a) część biurowa i dyrekcja działu z bezpośrednim dostępem z hali przyjeżdżających. Biura te mają przedewszystkiem znaczenie informacyjne; celem ich jest zaznajamiać cudzoziemców ze stanem ekonomicznym i kulturalnym państwa, prócz tego przy biurach znajduje się dział placówek zagranicznych o charakterze konsularnym; zadaniem tych placówek jest, w porozumieniu z dyrekcją działu reprezentacyjno-państwowego, ułatwiać cudzoziemcom orjentację i pośredniczyć przy nawiązaniu ekonomicznych stosunków.

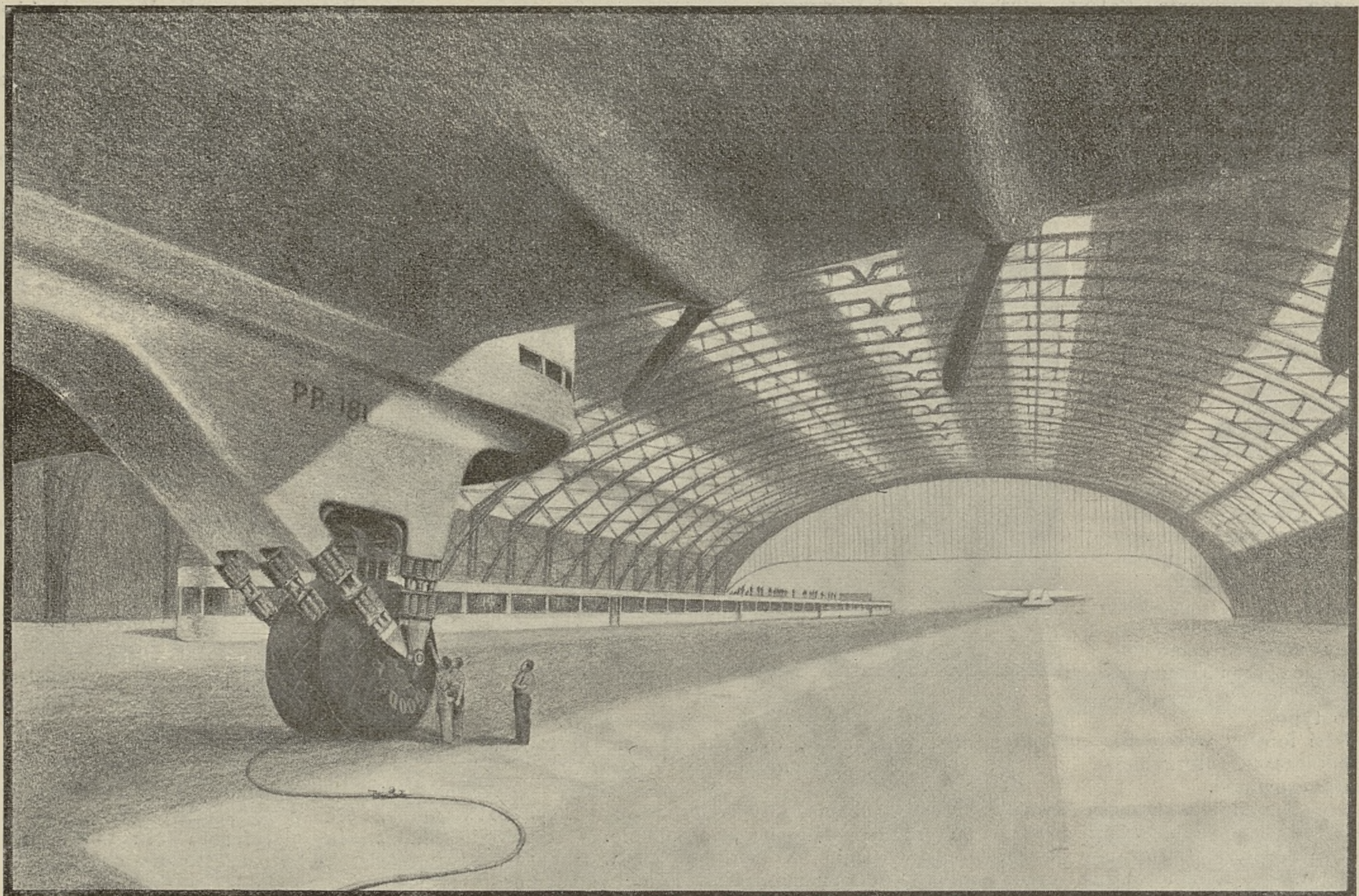
b) część reprezentacyjna, składająca się z sal recepcyjnych i wystawowych, w których mogą się odbywać wystawy o charakterze państwowym i międzynarodowym oraz konferencje międzynarodowe, dotyczące stosunków pomiędzy państwami.

W skład części reprezentacyjnej wchodzą również sale bankietowe z aneksami o charakterze gabinetów, palarni pokoi dla gier etc. oraz luksusowa restauracja z bezpośrednim dostępem z hallów reprezentacyjnych, z hal dla odjeżdżających i przyjeżdżających oraz z placu przed dworcem odjazdowym.

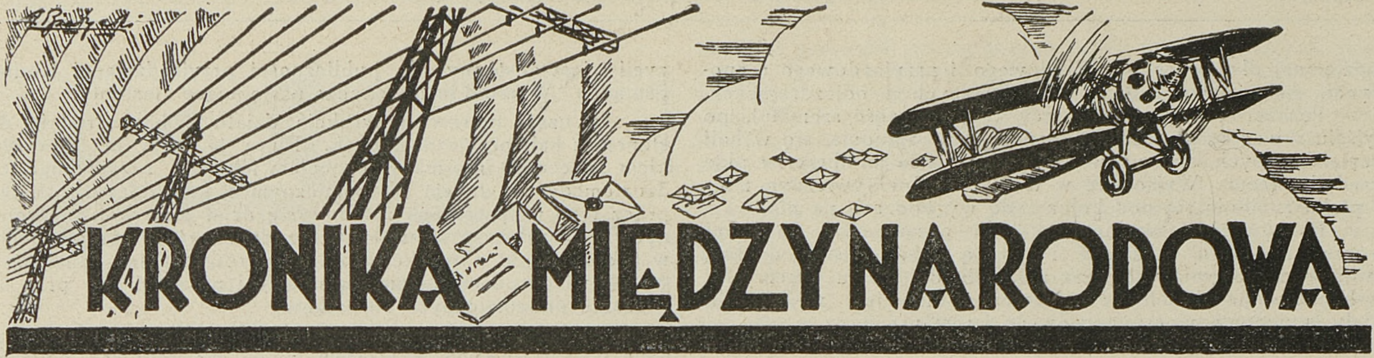
Część reprezentacyjna ma bezpośrednie połączenie z częścią biurową i tworzy kompleks silnie zaakcentowany w środkowej części kompozycji. Część narożna najniższa z wysokiemi oknami, wychodząca na plac przed dworcem przyjazdowym, zawiera restaurację oraz sale bankietowe z aneksami, część wyższa — hale reprezentacyjne, nakoniec w bloku najwyższym 4-o piętrowym mieszczą się sale recepcyjno-wystawowe oraz biura (patrz widok ogólny z lotu).

O ile dział reprezentacyjno-państwowy jest placówką reprezentacyjną, ułatwiającą nawiązanie stosunków kulturalnych i pośredniczącą przy ekonomicznem zbliżeniu międzynarodowem, o tyle realizacja tego zbliżenia należy do działu przemysłowo-handlowego.

(d. c. n.)



Wnętrze hali płatowców i peron odjeżdżających.



Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.

POLSKA

Audjencja królewska.

Bukareszt 20 czerwca. Jego Kr. Mość, król Karol II rumuński udzielił przedstawicielom prasy polskiej, w dowód szczególnego wyróżnienia Polski dłuższych oddzielnych audjencyj, przyjmując mjr. Jerzego Witkowskiego red. nacz. „Lotu Polskiego" i red. Jerzego Lewestama ref. pras. Zarz. Gł. L. O. P. P.

J. Kr. Mość przywiązuje wielką wagę do świeżootworzonej linji P. L. L. „Lot" Gdańsk — Warszawa — Bukareszt.

Audjencja polska wywarła duże wrażenie w sferach miarodajnych Rumunji.

Wrześniowy numer „Lotu Polskiego" zostanie poświęcony Rumunji.

Lotnicy polscy w Bukareszcie.

W Bukareszcie odbywa się obecnie wielki zlot asów lotniczych Europy i rewja najnowszych samolotów myśliwskich.

Gra idzie o wielką stawkę. Nagrodą dla zwycięzcy ma być zamówienie przez rząd rumuński serji płatowców zwycięzkiego typu.

Nasi lotnicy wzbudzili w Bukareszcie olbrzymie zainter esowanie.

Do Rumunji wyruszyły dwa nasze płatowce, wyprodukowane przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie: Pościgowy P. 1, pilotowany przez pułkownika Jerzego Kossowskiego i łącznikowy Ł. 2, pilotowany przez kapitana Bolesława Orlińskiego, który wiózł ze sobą pasażera — dyrektora Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie inż. Rumbowicza. Samolot Ł. 2, łącznikowy ma być również pokazany Rumunom jako nowa konstrukcja polska.

Pułk Kossowski leciał z Warszawy do Bukaresztu z przeciętną szybkością 260 klm. na godz., co jest wymownym dowodem nadzwyczajnej sprawności maszyny.

Prócz tego w konkursie mają brać udział: zwycięzca lotu małej Ententy Smolik 31 (Czechosłowacja), Devoitin (Francja — silnik Hispano Suiza 600 KM), Junkers K. 47 (Niemcy), Moran (Francja), Bristol Buldog (Anglja), Feyerey (Anglja), Fokker 15 (Holandja) i Vickers (Anglja).

Jak widzimy konkurencja dosyć duża.

Najgroźniejszym naszym konkurentem jest niemiecki Fokker 15, potem idą brytyjskie płatowce Vickers i Feyerey. Przewyższamy ich jednak dogodnym układem skrzydeł i ogromną widzialnością, co jak wiadomo jest rzeczą bardzo ważną. Zalety te wzbudziły wielkie zainteresowanie Rumunów.

Konkurs obejmuje lot z Bukaresztu do Konstancy na wysokości 5.000 m.

Następnie demonstrowane będą loty na wysokość, do maksymalnego pułapu, akrobacje, loty na minimalnej szybkości, starty, lądowania, strzelanie.



Międzynar. Zawod. Płat. Myśl. w Bukareszcie. Od lewej stoją: red. Kęplicz, mjr. Witkowski, dyr. Rumbowicz, pułk. Kossowski, mjr. Dimonesco, red Lewestam.

Dnia 19. VI odbył się w Bukareszcie w obecności szefów lotnictwa rumuńskiego, rumuńskich władz wojskowych i korpusu dyplomatycznego państw zainteresowanych, przedstawicieli prasy rumuńskiej i zagranicznej, lotnikkw i licznej publiczności przegląd maszyn biorących udział w konkursie.

Polacy byli zdaniem Rumunów bezkonkurencyjni. Gen. Gorski szef lotnictwa rumuńskiego oświadczył, że nawet wspaniały, amerykański „cyrk fruwający", który przed swym lotem do Warszawy gościł w Bukareszcie, był niczem w porównaniu z brawurowemi popisami pułk. Kossowskiego i kpt. Orlińskiego.

Restaurator w hołdzie lotnikowi.

Znana restauracja Simon i Stecki postanowiła uczcić pamięć śp. mjr. Ludwika Idzikowskiego poległego w walce z Atlantykiem."

W tym celu zamówiła ona u znanego rzeźbiarza p. Gruberskiego, twórcy polskiego znaku pilotów, płaskorzeźbę.

Na odsłonięciu płaskorzeźby obecni byli znani lotnicy polscy bawiący obecnie w Bukareszcie: płk. Kossowski i kpt. Orliński, płk. inż. Filipowicz szef wydziału lotniczego M. K. oraz prasa. „Lot Polski" reprezentował red. nacz. mjr. Jerzy Witkowski.

Wypadek awionetkowy.

W czasie tygodnia lotniczo-gazowego L. O. P. P. w dniu 25 maja 1930 podczas rozrzucania ulotek propagandowych w Pułtusku zdarzyła się katastrofa.

Gdy awionetka Moth profesora Tadeusza Pruszkowskiego (pilot prof. Pruszkowski, pasażer: p. Okołowiczowa) znalazła się nad miastem, silnik zawiódł.

Prof Pruszkowski musiał lądować w najfatalniejszych warunkach.

Przy lądowaniu maszyna uległa poważnemu uszkodzeniu.

Pilot i pasażerka cudem wyszli z katastrofy bez szwanku doznając jedynie nieznacznych obrażeń.

Prezes Zarz. Głównego L. O. P. P. inżynier Juljan Eberhardt odwiedził natychmiast po katastrofie profesora Pruszkowskiego gratulując Mu szczęśliwego ocalenia.

Zwycięstwo Atlantyku.

Dnia 25 czerwca r. b. na samolocie „Krzyż Południa" przeleciał z Europy do Ameryki dzielny lotnik brytyjski mjr. Kinsford Smith z załogą.

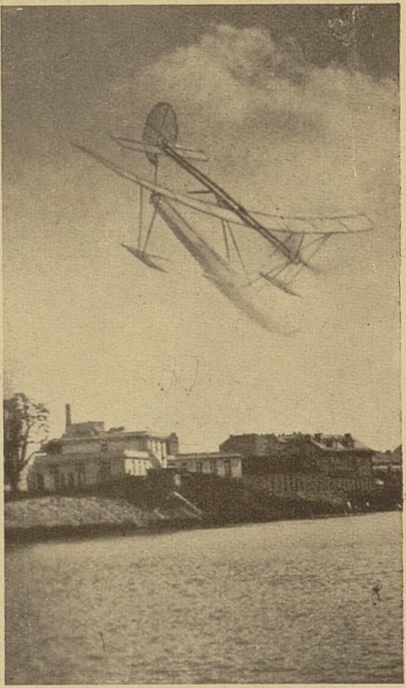
Jest to pierwszy szczęśliwy lot Europa — Ameryka.

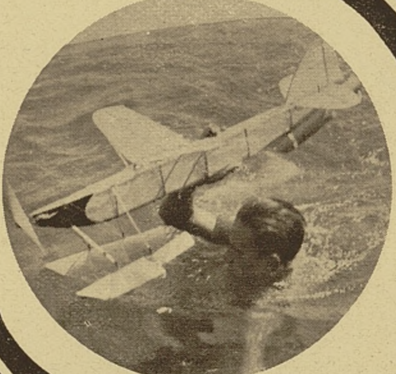
Zarz. Gł. L. O. P. P. gratulował lotnikom angielskim wspaniałego zwycięstwa, drogą radiową.

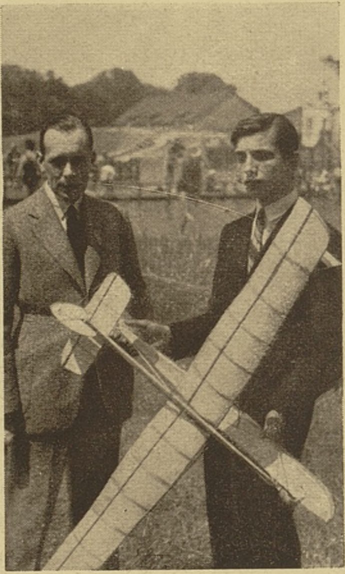
Przyszły numer „Lotu Polskiego" przyniesie obszerny artykuł o locie tych nieustraszonych pionierów powietrza.

KURS WODNOPŁATOWCÓW

POLSKI

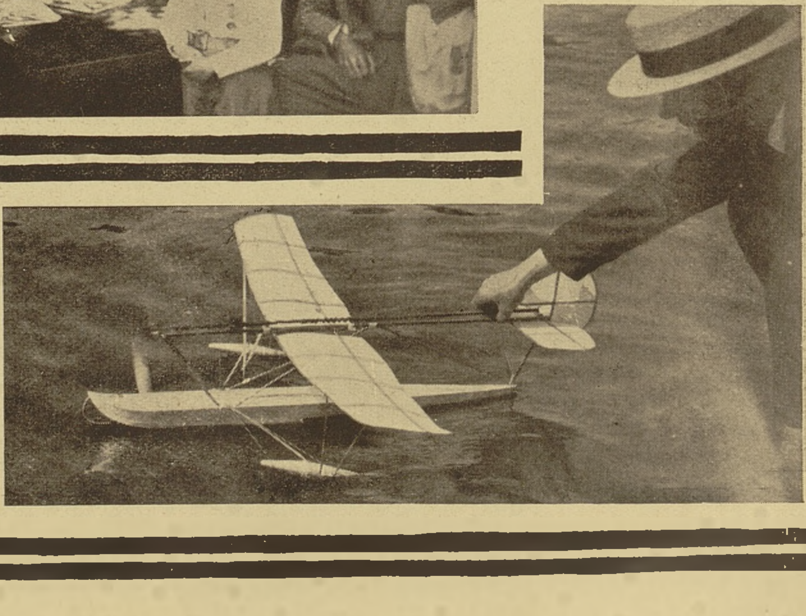






Fragmenty I Konkursu Wodnopłatowców organizowanych przez naszą redakcję na pływalni A. Z. S. w Warszawie.





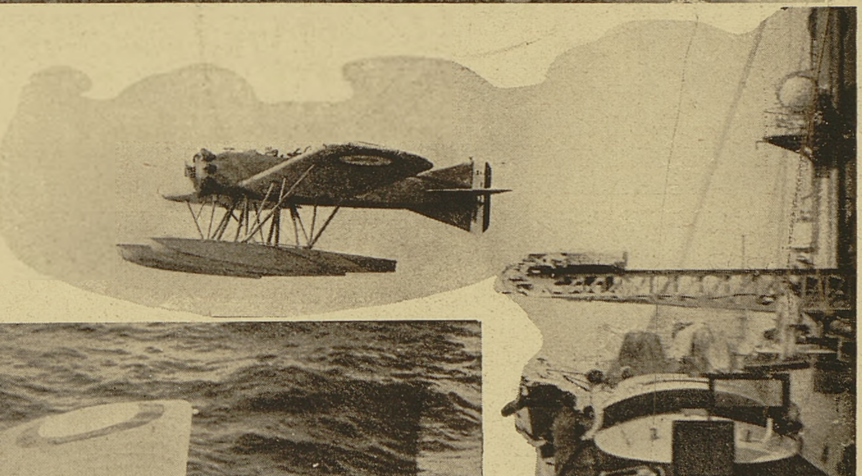
Komitet honorowy i jury konkursu przed rozdaniem nagród zwycięzcom, słucha ostatnich wyników wieszczonych przez tubę megafon.

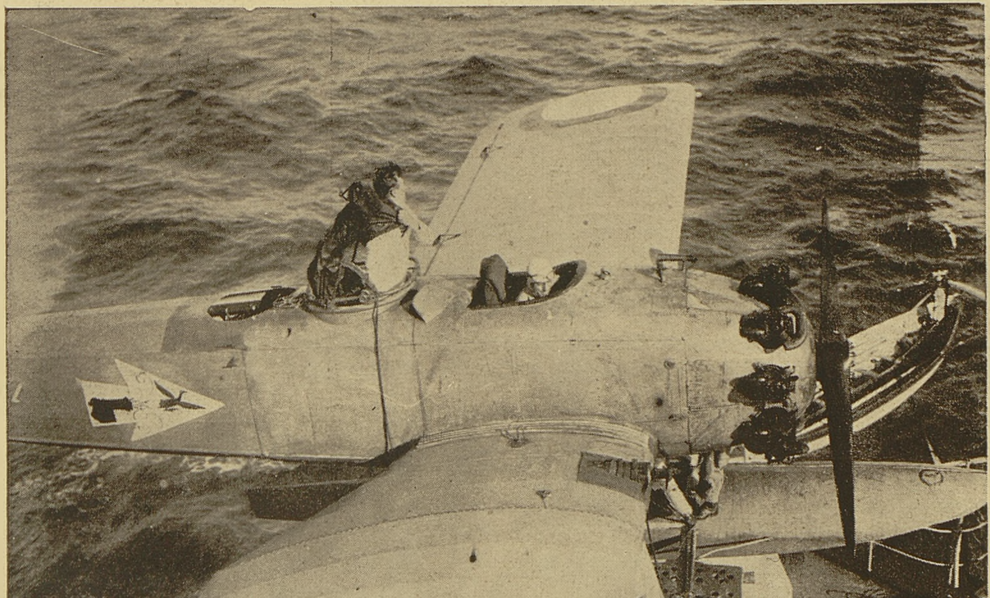


Manewry. W porannych mgłach eskadra łącznikowa ponurym łoskotem silników budzi uśpionych mieszkańców.

Bomby niszczycielskie czekają, lecz Bogu dzięki to są tylko manewry.

Śpijcie dalej mieszkańcy, lecz pamiętajcie, że aby nie lękać się wojny musicie mieć silne lotnictwo.





Morskie manewry wodnopłatowców francuskich. Płatowiec wystrzelony katapultą wykazuje całą swą bojową sprawność.



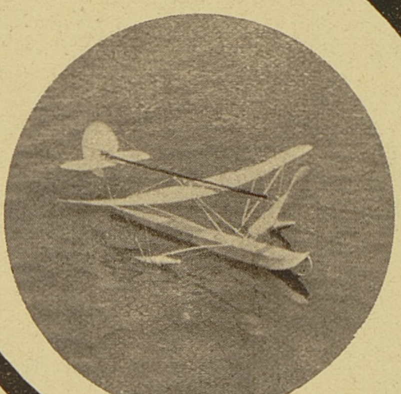
Symfonja światła. Flota powietrzna U. S. A. w srebrzystym świetle reflektorów wykonuje trudne i karkołomne nieraz loty zbiorowe. W cichej zadumie spozierają na nie z dołu wyniosłe drapacze chmur.

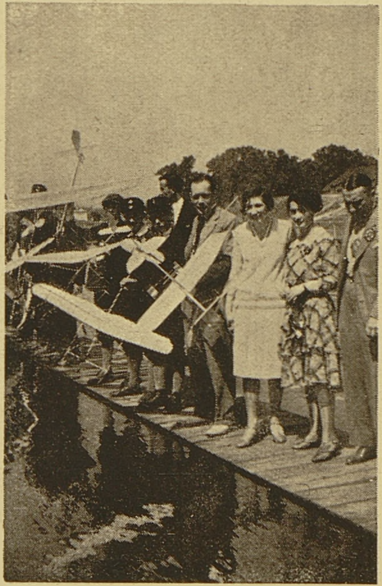
ZLOT LATAJĄCYCH MODELI

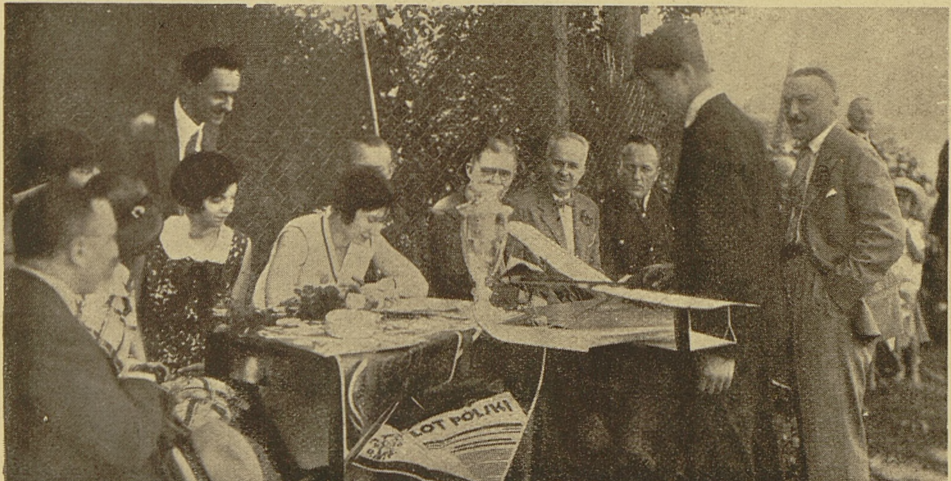




U góry. Pani dyrektorowa J. Balińska dekoruje zwycięzcę konkursu kpt.-pil. Woyno. Na prawo. Przedstawiciele marynarki wojennej.







Zgłaszanie nazwisk uczestników przed rozpoczęciem konkursu. Młodzi zawodnicy pokazują modele, które za chwilę startować będą na basenie.



Tablica pamiątkowa wykonana przez art. rzeźbiarza W. Gruberskiego.

ANGLJA

Cała eskadra lata bez pilotów.

Loty takie, doświadczalne narazie, przeprowadzane są w wielkiej tajemnicy przez Ministerstwo Lotnictwa. Kierowanie samolotami odbywa się z ziemi zapomocą radja. W ten sposób udało się już dowodzić eskadrą z gabinetu sztabu, znajdującego się w odległości pół tysiąca kilometrów. Dla ścisłości należy podkreślić, że są to dopiero pierwsze próby i że tylko dlatego na każdym samolocie tej „automatycznej" eskadry znajdował się pilot. Jednak był on tam jedynie na wszelki wypadek i podobno ani razu w ciągu doświadczeń nie potrzebował interwenjować.

Samolot jest jedynym środkiem komunikacji dla obawiających się katastrofy!

Statystyki kolejowe rok rocznie podają tysiące zabitych wskutek katastrof kolejowych. Ludzie jednak oddawna tak się do tego przyzwyczaili, że nietylko nikt o tem nie myśli wsiadając do pociągu, lecz, co dziwniejsze, żaden dziennik na świecie — jakby się zmówiły — nigdy z tego powodu nie pisnął słowa zarzutu przeciwko kolejnictwu. Wiadomo zaś jakim ogniem huraganowym obrzucają te same dzienniki, młodociane, nieśmiałe lotnictwo, gdy raz na zgórą pół miljona mil angielskich zdarzy się jeden wypadek śmiertelny z pasażerem!

Tak, w roku ubiegłym, jak wynika z urzędowych statystyk angielskich, jeden pasażer zabity wskutek katastrof lotniczych na linjach Wielkiej Brytanji, przypadał na 550000 mil angielskich (w liczbach okrągłych). Ogółem zginęło wszystkiego tylko 13 pasażerów. Śmiesznie niska cyfra! Jednocześnie kolejom angielskim mamy zato do zawdzięczenia 6500 pasażerów, którzy postradali w katastrofach życie. Daje to jednego zabitego na mniejwięcej 1700000 mil angielskich.

CZECHOSŁOWACJA

Ustredni Pilotní Skola.

Przy pomocy rządowej powstaje w Czechach Centralna Szkoła Pilotów. Dotychczas szkoleniem pilotów cywilnych zajmowały się aerokluby. Była to działalność uboczna, gdyż aerokluby mają pozatem inne zadania. Z tego powodu szkolenie nie mogło być dość intensywne. Nowa organizacja pozwoli na szkolenie szybsze, tańsze i lepsze.

FRANCJA

Niefortunna przejażdżka Ministra Lotnictwa.

Miał zaiste pecha p. Laurent Eynac, francuski Minister Lotnictwa, gdy wsiadał do samolotu, udając się z Algieru do Oranu. Nie zauważył, że samolot nosił markę angielską. Z tego powodu posądzają go teraz o bojkotowanie rodzimego przemysłu lotniczego. Opinja publiczna jest zaalarmowana. Jakto, francuski Minister Lotnictwa leci na angielskim Schort'cie, jedynym w całem lotnictwie francuskiem, podczas gdy ma do rozporządzenia samoloty wyrobu krajowego? Czyżby maszyny francuskie były niepewne?

Trzeba być przezornym, będąc Ministrem.

Poczta lotnicza Europa — Ameryka

Pierwsze próby przewozu poczty lotniczej z Francji do Ameryki Południowej dowiodły, że rzecz ta jest już dzisiaj w granicach możliwości. Jak wiadomo towarzystwo francuskie Compagnie Aéropostale przewozi już od dłuższego czasu regularnie pocztę lotniczą z Europy do różnych krajów Ameryki Południowej. Dotychczas jednak była to służba tylko częściowo lotnicza, gdyż samo przebycie Atlantyku (mniej więcej w najwęższem miejscu, w celu zaoszczędzenia czasu) odbywało się jednak na okręcie. Ostatnio przeprowadzone próby pozwoliły i ten odcinek zdobyć dla lotnictwa.

Teraz więc już regularna komunikacja pocztowa z obiema Amerykami jest tylko sprawą wprowadzenia w życie zdobytych doświadczeń. Możemy się więc spodziewać, że niedługo tam, gdzie na odpowiedź z Ameryki trzeba było czekać do dwu miesięcy, otrzymamy wiadomości w czasie niewiele dłuższym od tygodnia.



Lotnicza parada w New Jorku. Płatowce w ilości 120 na lotnisku Curtis.



W Niemczech sport szybowcowy jest b. rozwinięty. Studentki i studenci wyższych uczelni berlińskich ciągną szybowiec do startu.

STANY ZJEDNOCZONE

New York zbombardowany z samolotów.

Teoretycznie naturalnie. A jednak manewry lotnicze, wykonane w maju nad stolicą Stanów, dowiodły, że na wypadek wojny New York jest bezbronny wobec samolotów. W manewrach uczestniczyło 130 samolotów amerykańskicich i 3 sterowce. Gdyby były to samoloty i sterowce nieprzyjacielskie, miasto zamieniłoby się w kupę gruzów. Podobne manewry, przeprowadzone w innych państwach, wszędzie dowiodły niezbicie, że atak lotniczy w przyszłej wojnie może być odparty tylko w ten sam sposób.

Dlatego hasłem naszem powinno być: „Wszystko dla lotnictwa".

Europa — Arktyka — Ameryka.

Doktór Konstanty Dumbrava wybiera się w połowie lipca na badanie warunków meteorologicznych kraju Arktycznego, przez który jak wiadomo ma przejść przyszła regularna linja lotnicza, łącząca Europę z Ameryką.

O tych projektach pisałem w numerze lutowym „Lotu Polskiego" z r b. w artykule pod tytułem „Przyszłość lotnicza Polski", nie będę się więc powtarzał obecnie. Jako bazę do swych badań obiera Dr. Dumbrava miejscowość Scoresby Sund w Grenlandji.

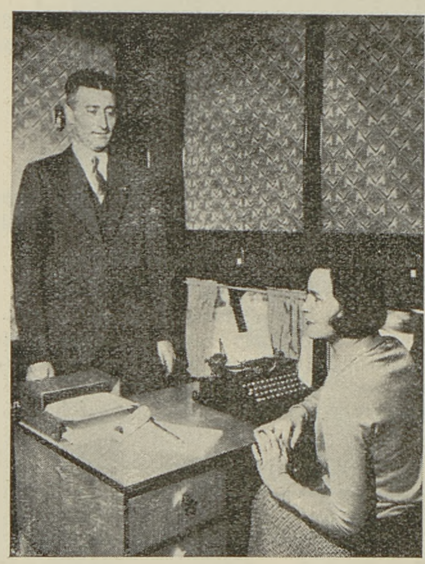
Czarne lotnictwo.

W Stanach Zjednoczonych w Muncie (stan Indiana) powstała pierwsza szkoła lotnicza, przeznaczona wyłącznie dla członków rasy czarnej. Instruktorami są tam również Murzyni.

Airmindedness

Airmindedness znaczy dosłownie „uświadomienie powietrzne". Wyraża się ono w Stanach również i w takich wybrykach, jak wznoszenie się w powietrze specjalnie dlatego, aby tam, a nie na ziemi wziąć ślub, a nawet... urodzić.

Jedna oryginalna młoda para zaraz po ślubie opuściła się na ziemię na spadochronach. Natomiast dotychczas tylko jedna osoba popełniła samobójstwo, rzucając się z samolotu. Nikt też nie brał jeszcze ślubu spadając na spadochronie. Są więc jeszcze nowe rekordy do zdobycia! Tem niemniej, sądząc z powyższego, Ameryka już „żyje w powietrzu".



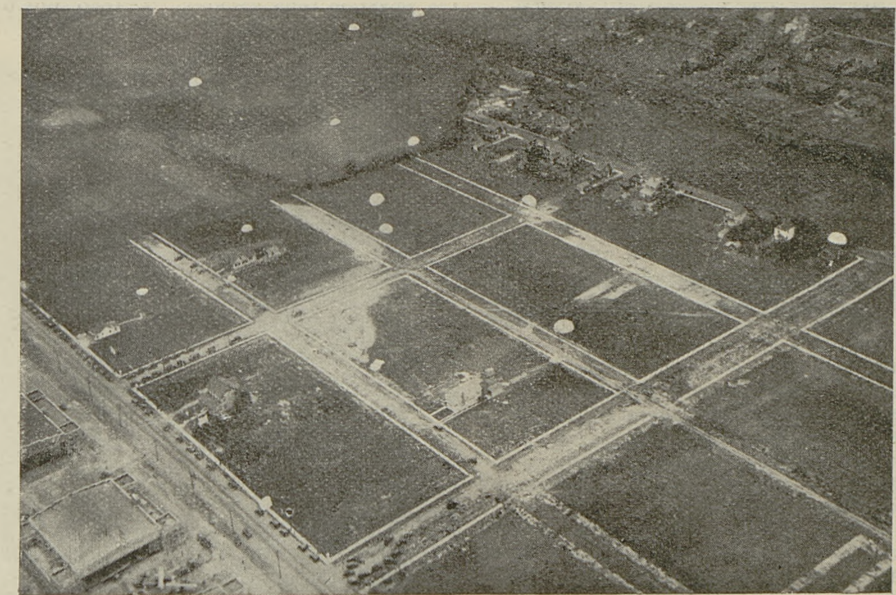
Czas to pieniądz. Jeden z dyr. zakładów Forda dyktuje list stenografistce w kabinie samolotu.

Szmuglowanie Japończyków.

Amerykanie nie lubią czarno- i żółtoskórych Murzynów czy Japończyków, a ponieważ w państwie dolara ludzie zarabiają na rzeczach nieraz nieprawdopodobnych, więc i na tym braku sympatji (i wstrzymaniu emigracji) postanowił zarobić niejaki p. Mendell. I zajął się kontrabandą żółtych obywateli do U. S. A. drogą powietrzną via zieloną granicę, gdzieś na meksykańskich kresach. Dobrze prosperujące przedsiębiorstwo zostało niestety zlikwidowane przez policję, poszukującą wprawdzie nie Japończyków lecz alkoholu, wwożonego również tą drogą do wstrzemięźliwej Ameryki.

Masowa produkcja szybowców.

Jankesi wzięli się do szybownictwa prawdziwie po amerykańsku. Nieraz już wspominałem na tem miejscu o szybkim rozwoju za Oceanem tej nowej gałęzi sportu i lotnictwa. Obecnie niektóre wytwórnie lotnicze przystępują tam już do masowej produkcji szybowców, analogicznej do wyrobu samolotów. Przedstawicielstwa, które zajmą się sprzedażą szybowców, zostały zorganizowane w całej Ameryce Północnej, nie wyłączając Kanady. Co ciekawe i charakterystyczne dla tamtejszego zmysłu organizacyjnego wśród kupiectwa, że przedstawicielstwa otrzymały ze swych centrali jednocześnie dokładne plany i instrukcje zakładania miejscowych klubów szybowcowych, którymi służą swej klijenteli, w ten sposób tworząc sobie sami grunt odpowiedni dla intensywnej sprzedaży. Plany zaś i instrukcje zostały opracowane przez największe powagi w tej dziedzinie. Widnieją w nich również cytaty i fotografje Lindbergh'a, który ostatnio poświęca wraz z żoną, również lotniczką, dużo czasu szybownictwu, dając tem przykład innym.



Jedno z lotnisk amer. było widownią ciekawych prób spadochronów nowego typu wyzyskanych zarazem jako reklama. W powietrzu opada 50 spadochronów.



Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.

1000 kilometrów na godzinę. Pod tym tutułem ukazał się artykuł w szwajcarskiej Aero-Revue. Blériot, jak wiadomo, przeznaczył nagrodę dla pierwszego pilota, który osiągnie szybkość 1000 kilometrów na godzinę, dziś jeszcze bądź co bądź dość fantastyczną. Ostatni rekord szybkości wodnosamolotu wynosi bowiem tylko 594 kilometry na godzinę. Rekord samolotu lądowego przedstawia się jeszcze skromniej, zaledwie 448 kilometrów.

A jednak w porównaniu z innymi środkami komunikacyjnymi samoloty wysuwają się coraz wspanialej na czoło postępu. Jeszcze nie tak dawno sensacją było 100 kilometrów na godzinę. Nie jest to dziwne, skoro sobie uprzytomnimy, że rekord szybkości żaglowca wynosi zaledwie kilkanaście kilometrów na godzinę, okrętu zaś koło 60. Nawet huragan nie wiele przekracza setkę. Trochę prędzej leci sterowiec... „Da liegt der Hund begraben!" w tem kryje się źródło wielokrotnych niepowodzeń zeppelinów, w tem, że posuwa się tylko trochę prędzej od zazdrosnego żywiołu powietrznego I dopiero samochód wyścigowy dochodzi do imponującej szybkości prawie 400 kilometrów na godzinę. Ale wyścigowy, na torze, a więc dla życia praktycznego narazie bez wartości!

Ponieważ powietrze jednak, a zwłaszcza rzadkie powietrze, w wyższych warstwach atmosfery, gdzie mniejszy opór pozwala na szybszy lot, jest idealnym torem, więc strzeżmy się zaliczać w dalszym ciągu szybkość 1000 kilometrów do utopji. Zawodom o puhar Blériota sądzonem jest stać się stosunkowo niedługo nową atrakcją lotnictwa.

Jak pozbyć się nieproszonych entuzjastów lotnictwa? Amerykańskie pismo Aviation zawiera nieraz interesujące wiadomości, niepozbawione sensu praktycznego, nawet w naszych „staroświeckich" warunkach bytowania. Z okazji wystawy lotniczej w Detroit odbyły się posiedzenia członków jednej z największych amerykańskich organizacyj, grupującej lotniczy świat techniczny. W ciągu paru dni wałkowano różne techniczne bolączki lotnictwa, radząc nad środkami zaradczymi. Jednocześnie wygłoszono szereg odczytów, nawiązując do najświeższych zdobyczy techniki lotniczej. Przy tej sposobności dowiedzieliśmy się o pewnym „wynalazku", który pożytecznie będzie naszym lotnikom zachować w pamięci. Chodzi mianowicie o nieproszoną, a dokuczliwą gawiedź, otaczającą zwykle pilota po wylądowaniu poza normalnem lotniskiem, udzielającą naturalnie rad i wskazówek z miną dyplomowanych ekspertów. Otóż dobrze jest wówczas wylać nieco smaru ze zbiornika na ziemię i, niby niechcący, rzucić w kałużę palacą się zapałkę. „Znawcy" rozproszą się natychmiast, nie podejrzewając oczywiście, że smar, to nie benzyna, nie zapali się!

Nowa partja polityczna Po raz pierwszy chyba na łamach „Lotu Polskiego" poruszamy sprawy partyjne. Jest to jednak partja żywo nas obchodząca. U nas jeszcze nie przyszła do głosu. Nazywa się: Partja Pracy Lotniczej! Jej organem oficjalnym jest tygodnik Les Ailes, uważany za pismo lotnicze, posiadające największy nakład na świecie. O nowem ugrupowaniu podaje szczegóły biuletyn Nr. 1 „partji", której nazwa oficjalna brzmi: Association Française Aérienne. Właściwie stowarzyszenie to nie jest nowem. Zostało jednak gruntownie odnowione i pobudzone do czynnego życia. Biuletyn zaznajamia nas właśnie z programem zamierzonej energicznej działalności. Hasłem jej jest: „Przyszłość Francji, to lotnictwo". W myśl tego założenia Association Française Aérienne ma prowadzić kampanię w najszerszym zakresie na korzyść Francji jako potęgi w powietrzu i zwalczać wszelkich możliwych przeciwników tej koncepcji.

Z zagadnień technicznych stowarzyszenie wyznaczyło sobie jako pierwsze zadanie do rozwiązania udoskonalenie przyrządów lub urządzeń lotniczych, któreby unieszkodliwiły t. zw. stratę szybkości samolotu, jak wiadomo nieustające źródło powtarzających się nieszczęśliwych wypadków.

Samolot czy sterowiec? Pytanie stare, a zawsze nowe, odkad istnieje lotnictwo. Temu zagadnieniu poświęcony został cały numer t. zw. Zeszytów Technicznych Francuskiego Komitetu Propagandy Lotnictwa. Dopóki terenem działania samolotu był pewien ląd stały, Europa bądź Ameryka, wyższość samolotu nad sterowcem zdawała się nie ulegać wątpliwości. Z chwilą jednak, gdy rozpoczął się wyścig przez Atlantyk, jasnem się stało, że żaden samolot w razie wodowania przymusowego nie wytrzyma bezkarnie szturmu oceanu. Tymczasem zaś sterowiec napełniony gazem nawet w razie zepsucia się wszystkich silników utrzyma się w powietrzu zdala od niszczącej fali. Wobec tego Niemcy wznawiają z świeżym zapałem kampanję propagandową na korzyść zeppelinów i ten właśnie niemiecki pogląd na sprawę znalazł się ostatnio na łamach Zeszytu Technicznego Francuskiego Komitetu Propagandy Lotnictwa.

Zeppelin nie wzbudza sympatji. Ostatnie miesiące zaznaczyły się wzmożonemi wizytami niemieckiego Zeppelina w krajach zachodniej Europy. Oczywiście, że podróże te są najzupełniej pokojowe (chodzi o pewną propagandę przed rozpoczęciem sterowcowej komunikacji transatlantyckiej, co ma niedługo nastąpić), jednak jak wynika z głosów dzienników paryskich i londyńskich, wspomnienia ubiegłej wojny i smutnej pamięci roli odegranej w niej przez zeppeliny są jeszcze żywe.

L'Echo de Paris twierdzi, że Zeppelin „über Paris" przypomina czasy ataku armji niemieckiej „nach Paris". L'Action Française sądzi, że ukrytą pobudką lotu Zeppelina była poprostu chęć zastraszenia. Le Petit Bleu daje sąsiadom z za Renu do zrozumienia, że ich parada nad Paryżem jest poprostu bluffem, gdyż wiadomo powszechnie iż zeppelin nie może się mierzyć z pierwszym lepszym samolotem myśliwskim. Lot był „prowokacją" — oto są słowa dziennika — „w stylu pruskim i zgodną z charakterem germańskim". Prasa angielska bardziej panuje nad swemi uczuciami. Tam należy czytać między wierszami. Jedynie The Aeroplane wyraża zadowolenie, że tym razem wizyta Zeppelina zakończyła się wysadzeniem na ziemię angielską pasażerów, nie zaś zrzuceniem bomb...

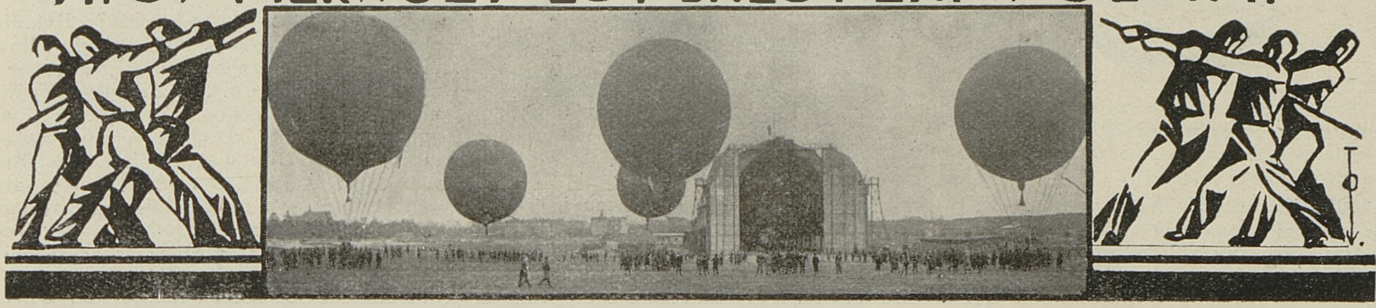
Zarząd Stołecznego Klubu Lotniczego
komunikuje, że
Sekretarjat Klubu mieści się przy ulicy Wiejskiej Nr. 3, wejście A, m. 3
i urzęduje we wtorki i piątki od godziny 18 do 20.

Piloci i obserwatorzy rezerwy proszeni są o zgłaszanie się w powyższych dniach i godzinach **celem rejestracji.**

Sekretarjat Klubu wydaje formularze na podania o państwowy dyplom pilota, nawigatora i t. p. oraz udziela wszelkich informacji.

Dr. Bolesław Pikor.

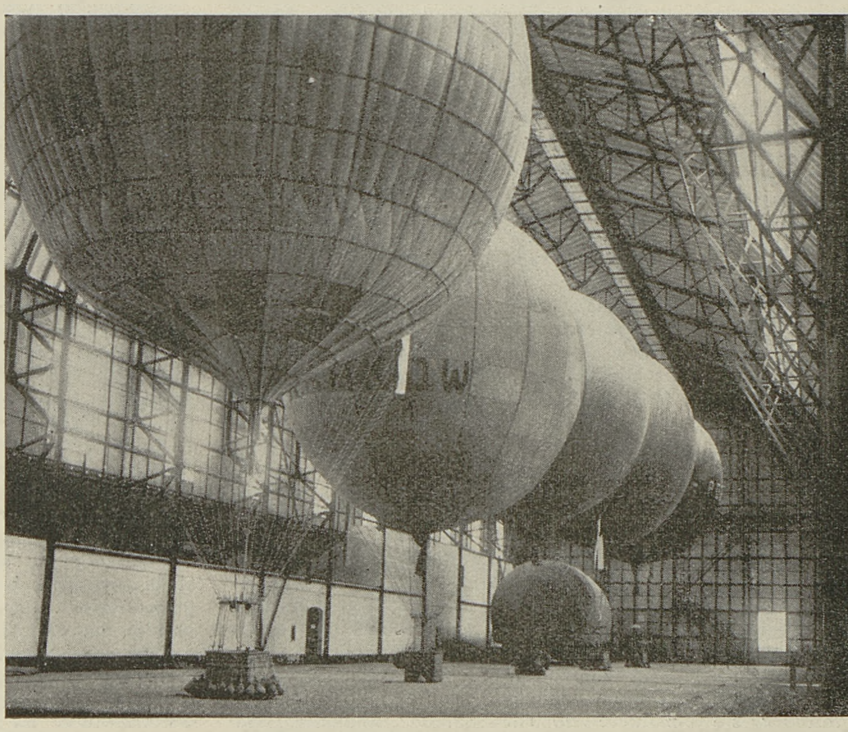
MÓJ PIERWSZY LOT BALONEM WOLNYM



Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Toruniu, znalazł się w tem szczęśliwem położeniu, iż na terenie jego działalności znajduje się Baon Balonowy.
A ponieważ władze wojskowe, jak zwykle, idą L. O. P. P-owi bardzo na rękę, więc dowódca Baonu ppłk. Wolszlegier ofiarował kika miejsc dla członków L.O.P.P. w przelocie, który miał się odbyć dwukrotnie w ciągu VII Tygodnia Lotniczego. Jako że Toruńczyki brać ciężkawa, mimo sążnistych zapowiedzi w prasie miejscowej, a może trochę i ze strachu stało się, że nikt z płatnych pasażerów nie zgłosił się. Wobec tego nasz Dowódca i zapalony członek Zarządu Komitetu Wojewódzkiego postanowił zaprosić mnie oraz przedstawiciela prasy, a dla bezpieczeństwa także i jednego z lekarzy, gorliwych propagatorów L. O. P. P., do zakosztowania emocjonujących wrażeń lotu balonem kulistym. Postanowiono, że odlot nastąpi, o ile pogoda dopisze, w sobotę, dnia 24 maja b.r. Jak na złość tego dnia rano ciężkie chmury zasnuły horyzont ze wszystkich stron, jednak ppłk. Wolszlegier, rodowity pomorzanin, który zna wszystkie figle naszej aury na wylot, zacierał tylko ręce i odpowiadał zdenerwowanym przyszłym podniebnym pasażerom, że odlot o godz. 16-ej z hali balonowej murowany. I faktycznie około godz. 11-ej niebo wypogodziło się cudownie, a słoneczko zaczęło prażyć, jak gdyby na południu.

Ja miałem zebrać współtowarzyszy podróży w błękitach i odjechać z nimi do miejsca startu. Punkt zborny ustaliliśmy pod pomnikiem Kopernika, słusznie biorąc go za patrona naszej podróży. Cóż, kiedy pech zaczął ścigać nas od samego początku. A więc najpierw telefon oznajmia mi, iż nasz praktykujący lekarz, mimo końca miesiąca, ma takie mnóstwo zapowiedzianych na popołudnie pacjentów, iż ani rusz wyrwać mu się z ich objęć. Kiedy zaś opatrzony w zaświadczenie lekarza stwierdzające, że mogę latać po niebie, bez szkody dla swojego zdrowia i bezpieczeństwa moich współtowarzyszów podróży a może także i całości balonu, znalazłem się przed zasmuconem obliczem mistrza Kopernika, który jak gdyby kiwał do mnie znacząco, odradzając podróży, dopadł mię jakiś zdyszany jegomość oświadczając, iż pan redaktor ma aż 39 stopni gorączki, no i rzecz naturalna nie poleci.

A więc pozostałem ja, sam jeden, jako ofiara namiętności lotniczych. Rzucam się więc w taksówkę i za chwilę, pędząc na złamany kark, stwierdzam z przerażeniem, iż oznaczona jest numerem 49!! do kroćset furgonów balonowych! Przecież suma cyfr wynosi feralną trzynastkę. Trudno, teraz już cofać się nie można. Zajeżdżam z szykiem przed ogromną halę balonową, która może pomieścić około 8 balonów, myśląc, że przecież ujrzę przed nią masy publiczności, która będzie chciała oglądać dość rzadko urządzane wzloty wolnym balonem. Zdaje się jednak, że kochani torunczycy wolą popołudniu używać drzemki poobiedniej, bo wysłali tylko 5 czy 6 delegatów płci obojga i to prawie że w wieku jeszcze niepoborowym.



Hala balonowa w Toruniu w dzień wzlotów.

Tymczasem ppłk. Wolszlegier prezentuje mi dwóch oficerów z Poznania, którzy będą stanowili oprócz nas załogę balonu; poczem zapalamy ostatniego papierosa, z którym trzeba się będzie pożegnać na kilka godzin, nasz Dowódca odbiera krótki raport i wchodzimy do hali balonowej. Olbrzymia przestrzeń o żelaznej konstrukcji mieści w sobie kilka balonów kulistych, zaporowych oraz obserwacyjnych na uwięzi. Na pierwszym planie majestatycznie unosi się w powietrzu, oparty gondolą o ziemię, wielki balon o pojemności 1200 m^3 gazu, na którym uwidoczniony jest duży napis, tak miły dla serca Polaka „Gdynia", z drugiej zaś strony spływa kilkumetrowa chorągiew o barwach narodowych. Nasz dowódca obejmuje komendę i zaprasza nas do wejścia do gondoli. Pięknie to powiedziane, a trudniej wykonać, ponieważ nie wypada prosić o drabinkę, a trzeba skoczyć około 1.40 m. w górę. Ponieważ jednak wojskowi pasażerowie już się usadowili, robię przyjemną minę, chwytam za sznury, podbijam się i pomógłszy sobie chytrze oparciem się na jednym z worków z balastem, przesadzam kosz i znajduję się w klatce! No, myślę sobie, teraz już niema odwrotu. Towarzyszący nam oficerowie Baonu balonowego udzielają mi fachowych objaśnień, z których spamiętałem sobie tylko tyle, że posiadamy 17 worków z piaskiem,

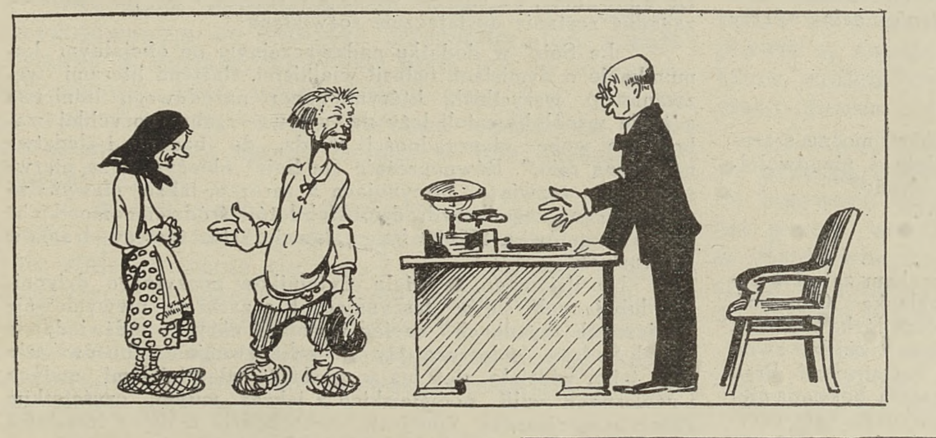
oraz, że balon jest tak świetnie startowany, iż nawet wyrzucona garść piasku powoduje natychmiast uniesienie się wyżej w powietrze. Sprawdzamy to zaraz, przyczem ppłk. Wolszlegier wyrzuca chochelkę piasku, balon zaś unosi się wraz z nami o jakieś pół metra wgórę. Pada rozkaz odlotu. Żołnierze z obu stron dotychczas ustawieni w dwuszereg chwytają za liny i ciągną naszą „Gdynię" na wolne powietrze. Za chwilę znajdujemy sie już za halą balonową, unosząc się jakiś metr nad ziemią. W ten sposób posuwamy się jeszcze kilkadziesiąt metrów, poczem żołnierze na rozkaz puszczają liny i balon natychmiast zaczyna wzbijać się powoli wgórę, tak jednak lekko i spokojnie, iż nawet nie odczuwam, że się wznosimy. I znowu pech! Jakiś przygodny amator fotograf robi zdjęcie, a przecież czytałem, że porządny żeglarz za żadne skarby świata nie da się sfotografować przed odlotem. — Tymczasem leciutki zefirek zaczyna nas wolno popychać w kierunku zachodnim na Bydgoszcz. Cieszę się z tego bardzo, ponieważ podróż w te strony właśnie mi się uśmiechała. Oficerowie zaczynają robić swoje notatki, pomiary, obliczenia wyciągają mapy. Tymczasem wzbijamy się na wysokość początkowo 200 mtr. Następnie osiągamy pułap 500 mtr. Nasz Dowódca w chwili puszczenia lin przez żołnierzy chwyta za jakąś tajemniczą linkę co mi się wcale nie podoba, oficerowie wymawiają jakieś kabalistyczne słowo „a p e n d y x", potem uczuwam małe szarpnięcie i czuję zapach gazu. Brawo! Feralna trzynastka działa! Tymczasem dowiaduję się, że ten zabieg chirurgiczny jest konieczny, ponieważ balon unosząc się w górę, musi mieć jakby klapę bezpieczeństwa, gdyż gaz rozgrzewa się od promieni słonecznych, wobec czego rozszerza swoją objętość tak, że gdyby nie posiadał naturalnego ujścia w postaci tego nieszczęśliwego „apendyxa" mógłby ewentualnie przy większym upale rozerwać powłokę.

Tymczasem pod naszemi stopami rozpościera się cudowna panorama starego grodu Kopernika, widać Wisłę toczącą swoje szaro-niebieskie nurty wśród zielonych pól i łąk, czerwone domy, tak charakterystyczne dla niemieckich budowli odbijają zdaleka od świeżej majowej runi pól. Co zaś najdziwniejsze, to na wysokości 500 mtr. słyszymy najdokładniej, a być może i wyraźniej wszystkie głosy z ziemi, a więc nawet gdakanie kur, szczekanie psów, trąbki i sygnały samochodowe oraz tramwajowe, okrzyki bawiącej się dziatwy. Widać grupki osób, spoglądające zdołu na dość rzadki widok płynącego w przestworzach dużego, żółtego balonu. Nie odczuwamy żadnego lęku ani też obawy przestrzeni. Jeździłem względnie latałem kilka razy samolotem i przypominam sobie, że moment oderwania od ziemi i wzbijanie się tamtego ptaka w powietrze było uczuciem szarpiącem nerwy i zapierającem oddech. Szum śmigła i warkot potężnego motoru oszałamiał tak, iż nie można było zwracać uwagi na inne szczegóły, tymczasem tutaj start odbywał się wprost idealnie, a sprzyjające warunki atmosferyczne: leciutki wietrzyk i cudowne majowe słońce napawały nas jakąś bezbrzeżną radością i spokojem.

Lecimy początkowo z szybkością około 16 km. na godzinę. Co pewien czas nasz pułkownik pilot wyrzuca trochę piasku, my zaś wypuszczamy trochę pociętych papierów, ażeby sprawdzić czy idziemy wgórę, czy też opadamy. Mijamy lotnisko wojskowe, z widocznym już napisem orjentacyjnym na ziemi „T o r u ń", za chwilę przecinamy niebieską wstęgę Wisły, której dno zgóry bardzo dobrze możemy zaobserwować. Mijamy teraz szosę prowadzącą do Bydgoszczy i za chwilę balon przelatuje wolno nad miejscowością Solec, której duże składy desek odcinają się regularnemi prostokątami na tle zielonych lasów. Tymczasem jakaś chmura zasłania nam słońce, znajdujemy się zaś nad dużym kompleksem lsaów. Uczuwamy w uszach jakby szum, patrzymy, a nasze precyzyjne aparaty do mierzenia wysokości jak barograf i statoskop wskazują, iż znajdujemy się na wysokości już tylko 100 mtr. ponad ziemią, a jeszcze mamy tendencję obniżania się. Ppłk. Wolszlegier wyrzuca wobec tego odpowiednią ilość balastu i za chwilę, zataczając jak gdyby mały łuk, wzbijamy się powoli w powietrze, mijając stację kolejową Solec a z nią i przejeżdżający właśnie pośpieszny pociąg tranzytowy. Maszynista, który widział nasze operacje powietrzne daje nam sygnał syreną kolejową, sam wychylając się z okienka parowozu i kiwając nam ręką. Wołamy do niego: "Czy jesteś pan członkiem L. O. P. P." na co otrzymujemy odpowiedź ręką i ponownie syreną.

d. c. n.

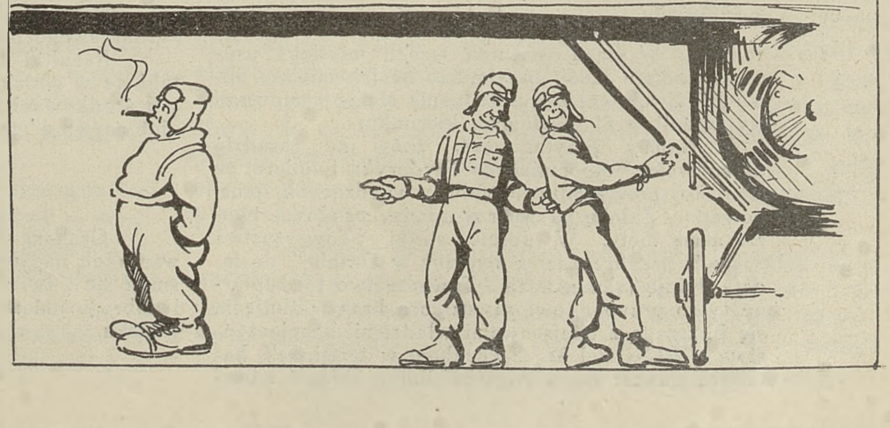
H U M O R



U adwokata rozwodowego.

Mecenas: — Powiedźcie wreszcie gospodarzu, dlaczego nie chcecie dłużej żyć z Jagną?

Bartek: — Bo, bo... panie mecenasie, jeszcze przed chrztem szóstego syna Maciusia zapisała go już jako Jędrka do L. O. P. P.



Dzisiejsi lotnicy.

Mechanik do drugiego:

— Spójrz no Franku jaki pewny swego, myśli, że jak kto jest tak gruby sam do nieba poleci.

ANTONI KORCZYŃSKI.

Duchy przestworzy.

POWIEŚĆ SENSACYJNA.

(Streszczenie odcinków 1, 2, 3 i 4).

Ostatni wypadek wytrąca z równowagi opinję publiczną, domagającą się od p. Alberta Meudon, szefa Służby Bezpieczeństwa, wyjaśnienia dręczącej zagadki.

Detektyw Graham, „as" wywiadu, porozumiewa się z p. Meudon i zabiera sie do pracy.

W willi hr. Gorczakowa, w zacisznym pokoiku, zdala od zgiełku par tańczących, odbywa się bardzo poufna i tajemnicza rozmowa pomiędzy gospodarzem a Mikołajem Wasylewiczem i jego bratem. Obaj przybyli, donoszą o misji detektywa Grahama, o zamierzonej zdradzie „Griszy" i o mającym nastąpić transporcie biletów nowej emisji Banku Narodowego

W parę godzin później przy ul. Clidson Nr. 14 w bramie domu, gdzie mieszka Graham, nieznani sprawcy kilkoma strzałami rewolwerowemi zabijają młodego mężczyznę. Zbrodniarz zdołał uciec. Brak jakichkolwiek papierów u zabitego utrudnia śledztwo.

Na rozkaz prowadzącego śledztwo, Grahama, każdy aparat na szlaku Marsylja—Alger jest konwojowany przez detektywów. Nie zapobiega to nowej niespodziance: samolot pasażerski wraz z konwojującym detektywem Moribot przepada bez wieści. Na podstawie meldunków z portów algerskich, Graham ustala dziwny związek między datami i kierunkami przelotów ginących aparatów i tajemniczemi nocnemi wycieczkami yachtów hr. Garczakowa.

W parę dni później w zacisznem biurze szefa Służby Bezpieczeństwa zjawia się gość niecodzienny p. Moore, główny akcjonarjusz amerykańskiego Trustu Stalowego i właściciel zjednoczonych wytwórni samolotów z prośbą o pomoc w sprawie: przelot z Paryża do Timbuktu. W danym wypadku p. Moore zależy niezmiernie na przewiezieniu bagażu, który ze względu na papiery wartościowe i materjały statystyczne posiada wartość wyjątkowo dużą.

P. Moore dziwi się bardzo, widząc wszechwładnie panoszącą się biurokrację, która nie zezwala mu na osobiste zetknięcie się z szefem a zmusza go do wyjawienia celu wizyty sekretarce rezolutnej i pięknej pannie Lili.

* * *

Gdzieś około godziny czwartej nad ranem, mocne szarpnięcie za ramię, wyrwało Grahama momentalnie i nieodwołalnie z krainy słodkiego Morfeusza wprost na ziemię.

Przed nim stał goniec urzędu śledczego.

— Dzieńdobry Panie! Depesza!

Ukłonił się i wyszedł.

Sprawa „12715" brzmiał nagłówek. Graham zatarł z zadowoleniem dłonie Wypił jednym tchem szklankę „Cinzano", zdjął z nocnej lampki abażur, usiadł na poręczy łóżka i czytał.

„Sprawa 12715. Stwierdzono ścisły związek pomiędzy kursami yachtu a katastrofami. Brak materjału dowodowego. Wynurzenia bosmana niejakiego Fryderyka Laudera, notowanego, każą przypuszczać, że ofiary po ograbieniu topiono wraz z aparatem.

Załoga świetnie płatna i trzymana bardzo surowo. W ciągu ostatnich trzech miesięcy usunięto siedmiu ludzi, przyjmując na ich miejsce nowych. Zwolnieni bez pożegnania się ze znajomymi wyjeżdżali w niewiadomym kierunku,

Należy przypuszczać, znów na zasadzie przechwałek wspomnianego Fryderyka Laudere, że ich jako niewygodnych a dużo wiedzących mordowano Załogę na wskroś międzynarodową, tworzą samę męty. W porcie, statki „Towarzystwa żeglugi przybrzeżnej z siedzibą w Oranie" posiadają opinję jaknajgorszą. Towarzystwo to, zapewne tylko przypadkowi zawdzięcza brak zetknięcia się bliższego z miejscowemi władzami bezpieczeństwa. Właściciel hr. Gorczakow w terminaeh katastrof zjawiał się w Algerze lub w Oranie i bezpośrednio potem t. zn. tego samego dnia odlatywał do Europy.

Teraz tu nieobecny. Ścisły dozór rozciągnięty nad całą załogą. Prefektura czeka dalszych poleceń".

Graham przeczytał całą depeszę raz i drugi. Potem ziewnął, machnął ręką, przekręcił kontakt lampki stojącej w pobliżu, przeciągnął się, mruknąwszy pod nosem: p o e z j a, zabrał się na dobre do spania.

* * *

Późny i mglisty zimowy poranek przyniósł znów wieść telegraficzną: samolot pasażerski z pilotem i sześciu pasażerami na linji Nicea — Alger przepadł bez wieści.

Rozdzwoniły się raz jeszcze telefony po biurach policyjnych, urzędach portowych i redakcjach, przewędrowały znów depesze iskrowe przez całe morze Śródziemne, zahaczyły o wszystkie kabiny kapitańskie na statkach prujących niebieskawe wody...

Skutek? Jak zwykle w ostatnich tygodniach: krótka wzmianka urzędowa: Samolot pasażerski (Nr... załoga, pasażerowie) wskutek niewyjaśnionych dotąd przyczyn przepadł bez wieści — oraz długie, przepełnione sarkazmem i bólem, złorzeczeniami i niegasnącą nadzieją artykuły wielkich i małych, stołecznych i prowincjonalnych dzienników i dzienniczków.

Graham? Trudno stan jego nazwać złością, wściekłością? Tak! opanowywał się jednak powoli i czekał upragnionych depesz z Paryża i Algeru. Długo, długo nieprzychodziły. Gdzieś około południa rozniosła się wiadomość kolportowana przez dodatki nadzwyczajne, że minister lotnictwa oraz szef Surete Generale otrzymali dymisję. Opozycyjne gazety tryumfowały. Sprzyjające rządowi, umieściły te wiadomości wśród szeregu innych mniej ważnych i robiąc dobrą minę do kiepskiej gry starały się udowodnić, że energja władz nie słabnie i że już wkrótce zagadka zostanie dostatecznie rozwikłana.

„Le Soir" w dodatku nadzwyczajnym po oficjalnym komunikacie o dymisjach ogłosił wielkiemi, tłustemi literami wezwanie do wszystkich, którym honor narodowego lotnictwa a życie współobywateli leży na sercu — „aby corychlej zabrali się, wobec nieporadności władz, do badania i śledztwa na własną rękę". Równocześnie „le Soir" obiecywał, że pierwszemu, kto rozwiąże „fascynującą a zarazem jakże niewymownie tragiczną zagadkę zdradzieckich lotów śródziemnomorskich" wypłaci gotówką 100000 frs. „słownie sto tysięcy franków francuskich"

Nic dziwnego, że wielu czytelników poczytnego dziennika, lubujących się w „fascynujących a zarazem niewymownie tragicznych zagadkach" czując w sobie, ukryty podświadomie zmysł śledczy zwłaszcza gdy z rozwiązywaniem rebusów szło jako tako, widziało się już w myślach właścicielami małych i zacisznych willi podmiejskich z jakżeż miłym, czyściutkim garażem na jeszcze mniejszy samochodzik 6 HP. z instalacją i starterem oraz parą kół zapasowych.

Kawa pachnie, kwiatki... a samochód lśniący czeka na rozkaz swego pana.

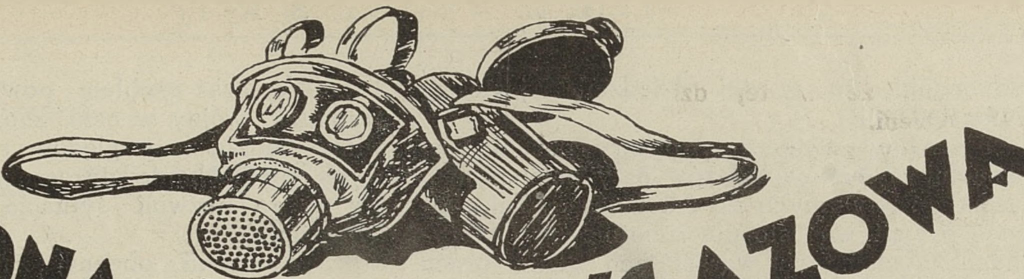
Rezultat dowcipnej inicjatywy popularnego pisma był taki, że w godzinę po ukazaniu się „fascynującego" dodatku pół środkowych i południowych departamentów zabrało się do „intensywnej" pracy śledczej.

* * *

Graham słuchając raportów swoich podwładnych o ustawicznych nagabywaniach ze strony przygodnych detektywów, śmiał się i twierdził, że dopiero teraz „wrogowie lotnictwa i dobrego imienia republiki" znajdą się chyba napewno w potrzasku.

(c. d. n.).

OBRONA PRZECIWGAZOWA



Jerzy Misiński.

Jak należy wyekwipować ludność cywilną w sprzęt do obrony przeciwgazowej?

Z pośród zasadniczych zagadnień obrony przeciwgazowej ludności cywilnej w czasie wojny, kwestja zaopatrzenia technicznego w sprzęt obronny odgrywa rolę dominującą.

O ile kwestja organizacji sieci obronnej, szkolenie instruktorów i uświadamianie szerokich mas ludności może być głównie oparta na dobrowolnem i bezpłatnem świadczeniu obywatelskiem przy nieznacznych stosunkowo kosztach utrzymania kadry fachowego personelu, o tyle kwestja wyekwipowania ludności cywilnej w sprzęt do obrony przeciwgazowej wymaga zużycia wielomiljonowych kwot w celu wyprodukowania takiej ilości sprzętu, któryby znajdował się w każdej chwili do dyspozycji kilkunastu miljonów osób, do natychmiastowej obrony biernej i sprzętu do wyekwipowania kilku tysięcy drużyn O. P. G. w celu przeprowadzania akcji czynnej w zatrutym terenie.

Nie ulega wątpliwości, że ażeby być dobrze przygotowanym do obrony, należałoby ten sprzęt posiadać w dostatecznej ilości stale już w czasach pokojowych, gdyż uruchomienie produkcji sprzętu po wybuchu wojny akcję obronną opóźni na cały szereg miesięcy i narazi ludność w tym okresie na znaczne straty.

Z drugiej strony nagromadzenie znacznych zapasów sprzętu leżącego bezczynnie będzie powodowało stałe starzenie się jego i przechodzenie w stan bezużyteczny. Zachodzi więc pytanie skąd należy czerpać tak znaczne fundusze na produkowanie sprzętu obronnego i jaka instytucja rządowa, samorządowa, społeczna lub prywatna poświęci na te cele swoje środki finansowe.

Rzecz ta bezwątpienia musi być kiedyś zrealizowana, o ile chcemy naprawdę należycie się zabezpieczyć. Nie można jednak obowiązkiem tym obarczać wyłącznie jedną tylko kategorję z wymienionych instytucyj, gdyż każda z nich posiada swoje pewne granice możliwości i punkt widzenia własnych interesów, którymi może się zaopiekować.

Ciężar ten należy rozłożyć równomiernie na wszystkie kategorje wymienionych instytucyj, a wówczas przy zbiorowym ich wysiłku będzie można zrealizować ogólny plan zaopatrzenia ludności cywilnej w sprzęt do obrony przeciwgazowej.

Najciężej jednak będzie zrobić początek tej akcji t. j. stworzenie warsztatów masowej produkcji tej specjalnej kategorji wyrobów. Żadna instytucja nie weźmie na siebie ryzyka uruchomienia warsztatów masowej produkcji, o ile nie będzie posiadać gwarancji, że popyt na wyroby tych wytwórni zapewni jej samowystarczalność i nie narazi na uwięzienie gotówki i późniejsze deficyty.

Wychodząc z takiego założenia, można śmiało twierdzić, że każda wytwórnia sprzętu obrony przeciwgazowej może świetnie prosperować, produkując ten sam sprzęt wyłącznie do celów przemysłowych i gospodarczych.

Zasadę tę zresztą przejął nasz sąsiad zachodni Niemcy, którzy posiadają cały szereg fabryk świetnie prosperujących, a produkujących sprzęt przeciwgazowy mający w czasach pokojowych szerokie zastosowanie w górnictwie, przemyśle, ogrodnictwie, strażach pożarnych, lecznictwie i t. p.

Sprzęt przeciwgazowy i ratowniczy w zastosowaniu do potrzeb życia pokojowego pokrywa się prawie w zupełności z rodzajem i typem sprzętu, który winien być stosowany w akcji obronnej przeciwko gazom bojowym.

Śledząc zresztą historję rozwoju sprzętu obrony przeciwgazowej widzimy, że obrona przed gazami bojowemi wykorzystała do swoich potrzeb znane już przed wojną zasady obrony przeciwgazowej w górnictwie, przemyśle i pożarnictwie i że tylko sprzęt ten niesłychanie udoskonaliła i dostosowała do celów i warunków bojowych.

Okazało się, że sprzęt udoskonalony w czasie wojny, obecnie w czasach pokojowych tem lepiej nadaje się do celów pokojowych i gospodarczych.

W tem miejscu nie od rzeczy będzie zwrócić i na to uwagę, że najnowocześniejsze problemy techniki walki, które nas zmuszają do organizowania obrony przeciwgazowej ludności cywilnej t. j. problemy napadów lotniczo-gazowych zostały wykorzystane do celów pokojowego użytku, jakiem jest tępienie szkodników roślinnych przez opylania i zroszanie samolotami lasów i plantacyj nawiedzonych plagą różnego rodzają pasożytów.

Pomijając więc narazie zupełnie kwestję zaopatrzenia w sprzęt obrony przeciwgazowej na wypadek wojny, a tylko doceniając doniosłość zużytkowania sprzętu tego do celów pokojowych i zupełne braki pod tym względem w Polsce, przyjdziemy

do przekonania, że w tej dziedzinie jesteśmy bardzo upośledzeni.

Nasi strażacy zwalczając pożary chronią się przed działaniem dymów i gazów przy pomocy mokrych szmat przytykanych do ust i nosa. Taką samą obronę prymitywną stosują robotnicy w fabrykach chemicznych i tych warsztatach gdzie praca zmusza ich do przebywania w pyle i kurzu. Częste katastrofy w kopalniach, fabrykach i podczas pożarów uniemożliwiają skuteczną akcję z powodu braku aparatów tlenowych izolacyjnych i ratowniczych. Nasi rolnicy i ogrodnicy są bezsilni wobec plagi gąsienic i mszyc nie posiadając odpowiednich do tego celu rozpylaczy. Możnaby tu przytoczyć jeszcze cały szereg sprzętów i środków, które mając szerokie zastosowanie w pokojowem życiu gospodarczem mogą być z nadzwyczajnym pożytkiem wykorzystane do celów obrony przeciwgazowej w czasie wojny.

Sprzęt przeciwgazowy, dostosowany do praktycznego użytku, będzie w takiej ilości wszędzie się znajdował, że już wówczas zapewni wytwórniom ich byt i rozwój, a w momencie krytycznym odda nieocenione usługi.

Wówczas problem powiększenia zapasów na wypadek wojny w celu zaopatrzenia ludności cywilnej będzie ze względów praktycznych i finansowych niesłychanie uproszczony i rozwiązany tak jak na to pozwoli sytuacja i każdorazowe okoliczności.

W chwili obecnej zapotrzebowanie sprzętu przeciwgazowego dla celów pokojowych jest bardzo ograniczone, wiele naszych instytucyj i firm z braku wyrobów krajowych z konieczności nabywa sprzęt ten zagranicą; sprzęt, który dzięki obcej walucie, cłom i t. p. jest bardzo drogi, a który w czasie wojny będzie dla nas bezużyteczny z powodu niemożności szybkiego uzupełnienia w części zapasowe.

Należyte uprzemysłowienie kraju, racjonalne zagospodarowanie, techniczne wyposażenie ośrodków górniczych i przemysłowych, oddziałów strażackich i t. p. do ich codziennych potrzeb w dziedzinie ratowniczej i sanitarnej, stworzy nam najlepszy fundament i rękojmię przyszłej skutecznej obrony przeciwgazowej zagrożonej ludności cywilnej od wrogiej akcji ościennych burzycieli pokoju międzynarodowego i prawa narodów do samodzielnego bytu.



ITALJA

Obraz przyszłej wojny w parlamencie włoskim.

W parlamencie włoskim podczas obrad nad budżetem lotnictwa poseł Grey, jeden z najstarszych współpracowników Mussoliniego, w następujący sposób nakreślił obraz przyszłej wojny.

— Zdolności bojowe największej i najlepiej wyposażonej armji zależą w prostym stosunku od warunków życia i możności produkowania wewnątrz kraju przez ludność cywilną. I oto najważniejszem zadaniem działań wojennych będzie — zniszczyć życie wewnątrz kraju, uniemożliwić wszelką pracę produkcyjną w kraju nieprzyjacielskim. O ile wytwórnie cywilne czy wojskowe pracują pełnym biegiem, nieprzyjaciel będzie usiłował je zniszczyć. Jeśli ludność wiejska przystąpi do żniw i zbiorów — nieprzyjaciel zbiory te spali i zatruje. Linje komunikacyjne, niezbędne do aprowizowania stolicy— nieprzyjaciel postara się przeciąć. To wszystko armja nieprzyjacielska będzie mogła uskutecznić prostym sposobem, bombardując miasta z samolotów bombami kruszącemi i trującemi. Stosunkowo skromna armja powietrzna, złożona z trzystu samolotów, z których każdy weźmie na pokład tylko 2 tonny bomb trujących, może niewątpliwie za każdym swoim lotem zatruć około 50.000 mieszkańców w mniej więcej 10 miastach. Tym sposobem w ciągu ośmiu dni jeżeli nie zatruć, to w każdym razie „unieszkodliwić" można będzie około 4 miljonów ludzi.

Do tych straszliwych strat dodać należy jeszcze potworną panikę, zupełną dezorganizację życia w miastach, brak ludzi do pracy etc...

Paryski dziennik komunistyczny „Humanite" (23.III.30), cytując słowa posła Greya, wykorzystuje je dla swoich celów propagandowych.

JAPONJA

Ministerjum lotnictwa i obrona ludności cywilnej.

Nowo utworzone ministerjum lotnictwa poza wojskowem i cywilnem lotnictwem objęło również sprawy obrony powietrznej i przeciwgazowej ludności cywilnej. Suma 10 miljonów yen, wstawionych do budżetu państwa, jako pierwsza rata na cele organizacji obrony ludności, została uchwalona przez parlament (Heerestechnik. III/30).

NIEMCY

Wartość współczesnych masek przeciwgazowych.

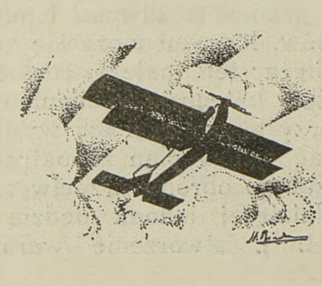
„Neue Bundner Ztg." (12/IV.), omawiając zdolność obronną współczesnej maski przeciwgazowej, przypuszcza, że można będzie wynaleźć takie substancje bojowe, które zamiast wchodzić w bierny kontakt z materjałem neutralizującym i absorbującym w masce, będą działać na nie w sposób czynny i wówczas węgiel aktywny będzie odgrywał rolę katalizatora dla nowych reakcyj. W tym wypadku człowiek będzie oddychał, zamiast powietrzem oczyszczonem przez pochłaniacz, powietrzem zatrutem, które będzie się tworzyć w pochłaniaczu pod wpływem wspomnianych reakcyj. W ten sposób współczesne maski zostaną zamienione w małe laboratorja i będą służyć dla wytwarzania nowych gazów, przed któremi nie będą mogły bronić.

SZWAJCARJA

Międzynarodowe T-wo Obrony Przeciwgazowej Ludności Cywilnej.

Gazeta Le Pays Vaudois komunikuje, że w Lozannie powstało „Międzynarodowe T-wo dla obrony ludności cywilnej przeciw gazom trującym i wojnie chemicznej" (Association internationale pour la protection des populations civiles contre les gaz toxiques et la guerre chimique), do którego ma należeć znaczne ugrupowanie obywateli Szwajcarji i obywateli innych państw.

Prezesem T-wa jest pułkownik Artur Fonjallaz. W skład Komitetu z ramienia Szwajcarji wchodzą: inż. de Stockelberg z Chernex i M. M. Pulejo, przemysłowiec z Lozanny. (Patrz biuletyn Nr. 3/1930 — Fioletowy Krzyż).



Kpt. inż. Mączyński Henryk.

Obrona powietrzna i przeciwgazowa

Oprócz urządzeń, służących do ukrycia objektów, maskowanie dekoracyjne zastosowuje również urządzenia o charakterze imitującym prawdziwe objekty i mających na celu odwrócenie uwagi nieprzyjaciela od innych objektów. Dla przykładu można przytoczyć prace przeprowadzone w r. 1918 we Francji nad stworzeniem miasta, imitującego Paryż, w odległości kilkudziesięciu kilometrów od prawdziwego Paryża. W pewnych wypadkach korzystnem jest przedstawić objekty, n. p. stacje kolejowe, fabryki jako nie czynne i zburzone, natomiast objektom małej wagi drogą budowy odpowiednich imitujących urządzeń można nadać charakter bardzo ważnych i potrzebnych w sensie zwrócenia uwagi na nie przeciwnika.

Mylne drogi, rowy, nasypy i t. d. imitowane są przez posypanie ziemi różnemi barwnemi materjałami, piaskami, żwirem, popiołem i t. d. Metody te wymagają czasami zorania ziemi, lub użycia innych podręcznych sposobów. Cienie dla nadania charakteru rzeczywistości powinny być przedstawione w ten sposób, ażeby przy każdem położeniu słońca robiły wrażenie prawdziwych. Dlatego też ze strony wschodniej trzeba je robić bardzo wąskie, a z północnej więcej szerokie.

Maskowanie dekoracyjne w dużej skali jest środkiem bardzo drogim, lecz w kombinacji z innemi rodzajami maskowania zastosowanie jego daje doskonałe rezultaty.

a) Barwne maskowanie polega na pomalowaniu przedmiotów maskujących na kolor miejscowości (malowanie na kolor ochronny) i traktowane jest jako środek tymczasowy. Malowanie na kolor ochronny może być jednokolorowe, lub wielokolorowe

b) Maskowanie zapomocą zasłon dymowych.

Ten rodzaj maskowania ma na celu ukrycie objektów ochranianych lub wprowadzenie w błąd przeciwnika. Do wytwarzania tych zasłon dymowych stosują środki dymotwórcze (świece dymne, fumatory i t. d.). Zastosowanie zasłon dymowych może być korzystne tylko wtedy, kiedy wielkość zasłony dymowej kilkakrotnie przewyższa rozmiary zasłanianego objektu. W przeciwnym razie zasłona dymowa może być szkodliwa i mieć odwrotny skutek, przyciągając uwagę przeciwnika powietrznego i ułatwiając mu znalezienie ważnych objektów do bombardowania.

Dla zadośćuczynienia wymienionym wymogom, koniecznem jest masowe zużycie środków dymotwórczych, dlatego też maskowanie za pomocą zasłon dymowych stosuje się głównie do ukrycia objektów o małej powierzchni, oraz do wytworzenia oddzielnych dymowych obłoków w miejscach, gdzie znajdują się mylne (imitujące) urządzenia, przyciągając w ten sposób uwagę nieprzyjaciela i dezorjentując go co do samego objektu (prawdziwego, czy też imitującego).

Wszystkie wymienione środki maskowania mają znaczenie głównie wtedy, kiedy maskowanie przeprowadzane jest w dzień. W nocy zaś główne znaczenie posiada organizacja gaszenia i zasłaniania widocznych zgóry świateł.

c) Gaszenie i zasłanianie świateł ma na celu utrudnić lotnikom nieprzyjacielskim orjentowanie się i określenie marszruty przy wykonywaniu zadań bojowych.

Najwięcej ważną okolicznością dla orjentacji lotników przedstawiają światła oświetlonych miast, fabryk, przedsiębiorstw przemysłowych, światła sygnałowe i stałe, znajdujące się na stacjach kolejowych, wzdłuż linji kolejowej i t. d. Małe punkty zaludnione za pomocą zasłonienia świateł mogą być zupełnie niewidoczne dla obserwacji nieprzyjacielskich samolotów.

Kompletne pogaszenie świateł w dużych zaludnionych ośrodkach nie może mieć miejsca ze względu na konieczność zabezpieczenia ciągłości pracy pewnych ważnych organów oraz utrzymania stałe porządku publicznego.

Najwyżej można dążyć do zredukowania ilości i siły pozostawionych świateł do krańcowego minimum.

W dużych zaludnionych ośrodkach, gdzie ulice i miejsca publiczne są oświetlane elektrycznością, główna elektrownia stosownie do otrzymanego zarządzenia, wyłącza prąd, względnie zmniejsza jego intensywność. (Przy oświetleniu gazowem gaz zupełnie nie jest dostarczanym, względnie w ograniczonej ilości).

Wszystkie oświetlone części domów (okna, drzwi) powinny być zaopatrzone w odpowiednie zasłony, okiennice i t. d. nie przepuszczające światła.

Mieszkańcy miast powinni być poinformowani o konieczności stosowania zasłon, okiennic wrazie alarmu.

Ze wzgledu na to, że kompletna niewidoczność z góry zaludnionych ośrodków nie może być osiągnięta, konieczną rzeczą jest, w celu odwrócenia uwagi lotników nieprzyjacielskich, stworzenie imitujących świateł poza obrębem objektu maskowanego.

1. Schrony i zastosowanie do nich urządzeń przeciwgazowych.

Najwięcej ważne objekty: przemysłowe, komunalne, administracyjne, arsenały wojskowe, składy i t. d., które nie mogą być ewakuowane ze strefy zagrożonej, muszą być zabezpieczone od burzącego i toksycznego działania środków napadu powietrznego.

W ten sam sposób należy zabezpieczyć miejsca ulokowania organów obrony powietrznej i przeciwgazowej i wogóle ludność objektów ochranianych. Do powyższych celów urządzane są specjalne schrony, a najwięcej przystosowane są istniejące gmachy i urządzenia do wymogów obrony powietrznej i przeciwgazowej.

(d. c. n.)

W. Pikosz.

Międzynarodowy Raid Awionetek.

W czasie od 20 lipca do 7 sierpnia bieżącego roku odbędzie się drugi Międzynarodowy Raid Awionetek, organizowany pod egidą Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (Fédération Aeronautique Internationale — F. A. I.) przez Aeroklub niemiecki.

Konkurs ten organizowany corocznie pod nazwą „Challenge de Tourisme International", należy do jednych z najbardziej imponujących imprez sportowo-lotniczych na kontynencie europejskim.

W tegorocznym raidzie zaintnresowana jest Polska nietylko ze względu na przebieg trasy lotu przez Polskę, lecz również ze względu na udział w nim awionetek polskich.

Następujące państwa zgłosiły współudział w organizacji tegorocznego konkursu: Anglja, Czechosłowacja, Francja, Hiszpanja, Niemcy, Polska i Szwajcarja. W porównaniu z rokiem zeszłym przybyły Anglja, Hiszpanja i Polska, natomiast ubyły Rumunja i Włochy. Ogólna ilość zgłoszonych awionetek do konkursu wynosi 98 (w roku zeszłym 82, startowało zaś 55). Pierwsze miejsce zajmują Niemcy, które zgłosiły aż 47 awionetek, następne: Francja — 16, Polska — 14, Hiszpanja — 9, Anglja — 8 i Szwajcarja — 4. Czechosłowacja mimo zadeklarowanego udziału finansowego nie zgłosiła żadnej awionetki.

W zgłoszonych przez Polskę 14 awionetkach mieści się sześć awionetek RWD, które wystawia Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jako oficjalną ekipę Polski finansowaną przez Ministerstwo Komunikacji. Szczegółowy wykaz polskich awionetek przedstawia się następująco:

Zgłaszający	awionetka	silnik	pilot	znak rozpozn. zawod.
Aeroklub R. P.	RWD-2	Salmson 40 MK	sierż. Muślewski	P5
"	"	"	kpt. Więckowski	P4
"	"	"	Płonczyński St.	P3
"	RWD-4	Cirrus-Hermes 105/115 MK	por. Bajan	P2
"	"	"	Karpiński T.	P1
"	"	"	por. Żwirko	09
Podl. Wytw. Samolotów	PWS-52	Gipsy 85 MK	Rutkowski Fr.	08
"	PWS-51	Genet 80 MK	pr. Lewoniewski	07
"	PWS-50	Cirrus-Mark III 85 MK	kpt. Babiński	06
"	PWS-8	Walter-Vega 85 MK.	kpt. Dudziński	05
Aerokl. Akad. Kraków	S-1	Cirrus-Mark III 85 MK	dr. Piotrowski	04
Kom. Wojew. LOPP Kraków	DKD-V	Cirrus-Mark III 85 MK	sierż. Działowski	03
Państw. Zakł. Lotnicze	PZL-5	Gipsy 85/100	Orliński B.	02
"	"	"	kpt. Gedgowd	01

Pod barwą Aeroklubu niemieckiego wezmą udział 4 awionetki austrjackie i 1 egipska, a pod barwą Aeroklabu francuskiego 1 belgijska i 1 jugosłowiańka.

Zgłoszenia poszczególnych państw obejmują następujące awionetki:

Niemcy: 13 BFW (9 z silnikami Argus, 3 Siemens-Halske i 1 BMW), 12 Klemm (5 z silnikami Argus, 3 Salmson, 2 Genet, 1 Siemens-Halske i 1 BMW), 4 Phoenix z silnikami Siemens-Halske, 4 Arado z silnikami Argus, 3 Albatros (2 z siln. Argus, 1 Cirrus-Hermes), 3 Junkers (2 z siln. Genet, 1 Siemens-Halske), 2 RK z siln. Siemens-Halske, 2 Moth z siln. Gipsy, 7 Darmstadt z siln. Genet, 1 Soldenhof z siln. Salmson, 1 Baümer z siln. Gipsy i 1 — z siln. Scorpion.

Francja: 4 Caudron z siln. Renault, 2 Mauboussin z siln. Salmson, 2 Albert (z siln. Salmson i Renault), 2 Devoitine z silnikami Renault, 1 St. Hubert z siln. Walter, 1 Bloudek z siln. Cirrus-Mark, 1 Douchy z siln. Salmson, 1 Cuercheis-Hanriot z siln. Renault, 1 Farman z siln. Renault i 1 Moth-Morane-Saulnier z siln. Gipsy.

Hiszpanja: 4 C. A. S. A. (3 z silnikami Gipsy i 1 Elizalde), 3 Moth z siln. Gipsy, 1 Junkers z siln. Genet i 1 Loring z siln. Gipsy.

Anglja: 4 Moth z silnikami Gipsy, 1 Avro Avion z silnikami Cirrus Hermes, 1 Redwing z siln. Hornet, 1 Avron z siln. Gipsy i 1 Mono Special z siln. Warner.

Szwajcarja: 1 Klemm z silnikiem Argus, 1 Breda z siln. Walter, 1 Grieshein z siln. Statax i 1 Korsa z siln. Anzani.

Wszystkie awionetki posiadać będą na kadłubie specjalne znaki rozpoznawcze, które podajemy poniżej dla ułatwienia zainteresowanym w rozpoznawaniu narodowości zawodników:

Niemcy: A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, B1 do B9, C1 do C9, D1 do D9, E1 do E9 i F1 do F2. Pod znakami A5, B1, B2 i C2 lecą awionetki austrjackie, a pod znakiem E5 — awionetka egipska.

Francja: L1 do L9 i M1 do M7. Pod znakiem L2 leci awionetka belgijsa, a pod znakiem L4 — uwionetka jugosłowiańka.

Hiszpanja: T1 do T9.

Anglja: K1 do K8.

Szwajcarja. S1 do S4.

Wszystkie awionetki zgłoszone do zawodów muszą się stawić najpóźniej 18 lipca na lotnisku w Berlinie, skąd 20 lipca o godz. 9-ej rano nastąpi start do lotu okrężanego po Europie według trasy podanej na załączonej mapce. Ogólna przestrzeń trasy lotu wynosi 7.522 km. (w roku zeszłym długość trasy lotu wynosiła 6.288 km.).

Najpóźniej 31 lipca przelot musi być ukończony. Przelot nad Polską (lotniska Poznań i Warszawa) spodziewany jest około 27 — 29 lipca.

Po ukończonym przelocie, w czasie od 1-go do 7-go sierpnia odbędą się w Berlinie próby techniczne; w roku zeszłym próby te odbyły się przed lotem okrężnym, wskutek czego część zawodników nie mogła brać już udziału w locie. Wszyscy więc zawodnicy będą mieli możność brania udziału w raidzie.

Wyniki oceniane będą w punktach w następujący sposób:

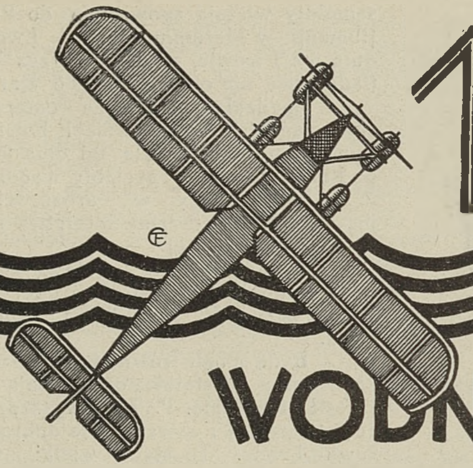
za regularność w locie okrężnym .	maks.	75 pkt	(w r. z. 35)
za szybkość na trasie	„	195 „	„ 70
za zalety praktyczne awionetki .	„	140 „	„ 40
za krótkość startu i lądowania . .	„	60 „	„ —
za zużycie paliwa	„	30 „	„ 20
Ogółem	maks.	500 pkt	(w r. z. 165)

Nagrodę przechodnią zdobywa ten z pośród zawodników, który otrzyma największą ilość punktów, przyczem ilość ta nie może wynosić mniej niż 300 punktów. Nagrodę przechodnią przejmuje w czasowe posiadanie Aeroklub; staje się ona własnością tego Aeroklubu, który zdobędzie ją trzy razy. Obecnie nagroda ta jest w posiadaniu Niemców.

Ogólna suma nagród pieniężnych wynosi 350.000 fr. fr., która podzielona została w następujący sposób:

1-sza nagroda . .	100.000 fr.
2-ga „ . .	50.000 „
3-cia „ . .	25.000 „
4-ta „ . .	15.000 „
i 16 nagród po 10.000 fr.	160.000 „
Ogółem:	350.000 fr.

W tegorocznym konkursie bierze udział pięć pań pilotek, a mianowicie: dwie Angielki — lady Bailey (znak rozpozn. K6) i miss Spooner (znak rozpozn. K8), dwie Francuzki — p. Collin (znak rozpozn. L6) i p. Hilsz (znak rozpozn. M7) oraz jedna Niemka — p. Schultes (znak rozpozn. A6).



I. Konkurs Latających Modeli Wodnopłatowców.

W dniu 15 czerwca r. b. zgodnie z zapowiedzią numeru czerwcowego „Lotu Polskiego" na basenie A. Z. S. odbył się I konkurs Latających Modeli Wodnopłatowców. W przeddzień Konkursu zgłoszono 33 modele, a do startu stanęło tylko 11 i z których kilka musiano wycofać ze względu na uszkodzenie gumowych pływaków. Nierówny i dość silny wiatr utrudniał konkurs. Mimo to jednak model belkowy instr. kpt.-pil. W. Woyny przy starcie z wody utrzymał się 12 sekund i zrobił 50 mtr., wodując zupełnie poprawnie, a przy powtórnym starcie dokonał przelotu 100 mtr. w czasie 26 sekund. Model belkowy ucznia p. St. Wesołowskiego dał dobre wyniki, przelatując 50 mtr. w czasie 4 sekund.



Model wodnopłatowca holowany przez uroczą parę akademicką.

Po odbytym Konkursie Jury, w skład którego weszli: inż. Adamowicz, inż. Arnd, dyr. W. Baliński, mjr. inż. Makowski, adw. Kaftal, mjr. Kubala, inż. W. Szaniawski i dyr. Wilczyński, postanowiło puharu przechodniego im. płk. Kazimierza Meyera nie przyznawać nikomu. Nagrodę I dla uczniów przyznano p. Stanisławowi Wesołowskiemu z Gimn. Władysława IV, a I nagrodę dla instruktorów p. pilotowi W. Woynie. Nagrodę P. L. L. „Lot" w postaci pięknego medalu za najlepszy start i wodowanie przyznano p. St. Wesołowskiemu.

Po ogłoszeniu wyników Konkursu Komitet Honorowy Pań (dyrektorowa Janina Balińska i pani Błaszczyńska) wręczył zwycięzcom nagrody, a wszystkich uczestników obdarzył żetonami pamiątkowemi.

Liczni zaproszeni goście przez cały czas z zaciekawieniem przyglądali się pierwszy raz urządzonej imprezie.

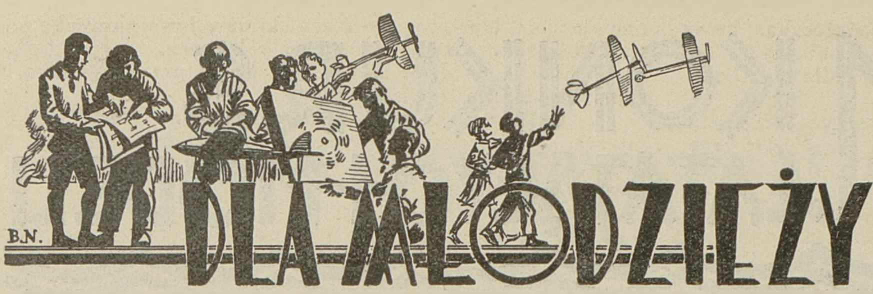
* * *

Dział modelarstwa zainicjonowany swego czasu przez L. O. P. P. i prowadzony wśród młodzieży rozwija się i zyskuje coraz to więcej zwolenników. Prawie nie ma dziś szkoły, by nie posiadała koła modelarzy. Jednak jak dotąd wykonywano tylko modele lądowe. Redakcja „Lotu Polskiego", chcąc wszczepić w młodzież naszą nietylko zamiłowanie do lotnictwa, ale i do morza, z chwilą wprowadzenia działu młodzieży, zapoczątkowała modelarstwo wodnopłatowców.

Dziś, gdy posiadamy własne morze i port, powinniśmy zetknąć młodzież naszą z wodą, aby poznawszy ten żywioł zrozumiała go i ukochała.

Silne lotnictwo i potężna flota morska winno być hasłem naszego młodego pokolenia.

A że młodzież odrazu zrozumiała te dwie wielkie ideje i chętnie zaczęła się garnąć do pracy w tym nowym kierunku, dowodem może być ilość zgłoszonych modeli do konkursu. Wynik konkursu jednak nie dał oczekiwanych rezultatów. Przyczyn, które na to wpłynęły było bardzo dużo. Nie traćmy jednak nadziei, pracujmy, a zwycięstwo będzie przy nas.



WŁ. BALIŃSKI.

PRZED WAKACJAMI.

Mamy lato w pełni i krasie.

Większość naszych miast i wsi nawiedzić już zdążyły upały, podczas których ze szczególną tęsknotą wyczekuje się odpoczynku po nauce i pracy.

Upragnione wakacje już są niedaleko. Dzieli nas od nich tylko jeden tydzień.

A więc za tydzień zaczną spełniać się, jeśli nie w całości, to przynajmniej w części, pragnienie wypoczynku, swobody, spacerów na świeżem wonnem powietrzu pól, łąk i lasów; nad morzem; zaczną się wycieczki w góry, gry, zabawy, wszelaki sport i t. p.

Nie będę dalej wyliczał tego, bo każdy z nas wie, czego pragnie, a także — czego spodziewać się może od lata.

Dziś, przed wakacjami, zapewne niewielu myśli o jakiejkolwiek dobrowolnej pracy umysłowej, chociażby lekkiej, chociażby stanowiącej raczej rozrywkę dla umysłu, niż pracę, w znaczeniu ścisłem tego wyrazu.

Ale tak się już dzieje na świecie, że są dnie jasne i pogodne, a po nich dnie brzydkie, szare. Pada deszcz czasem i długo, nawet po kilka dni bez przerwy.

Wtedy bywa okropnie nudno, o ile nie mamy rozrywek umysłowych.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej pragnie dać rady swym licznym przyjaciołom, których wśród młodzieży ma przecież już wiele dziesiątków tysięcy.

Rady na wypadek pogody i niepogody, a także dla tych przyjaciół, którym los wyrządził krzywdę, pozbawiając ich zdrowia, a tem samem rozrywek, wymagających ruchu.

Najsampierw dam garść informacyj o tem, co ciekawego dziać się będzie latem w polskiem powietrzu oraz co, gdzie i kiedy obejrzeć warto na lądzie.

Od 6 lipca do 10 sierpnia trwać będzie w Poznaniu Międzynarodowa Wystawa Turystyczno-Komunikacyjna. Kto się interesuje lotnictwem, niech zwiedzi uważnie pawilon lotniczy; znajdzie tam wiele rzeczy ciekawych, bo sporo państw wystawi rozmaite samoloty — duże komunikacyjne i małe turystyczne i sportowe. Pozatem silniki oraz różnorodny sprzęt lotniczy. Nie braknie tam wyrobów polskich oczywiście. A zatem, kto będzie mógł zwiedzić wystawę, niech jedzie do Poznania.

W drugiej połowie lipca rozpocznie się międzynarodowy konkurs awionetek, który w roku 1930 urządza Aeroklub Niemiec. Wielki europejski raid ma trwać od 20 lipca do dnia 7 sierpnia. Trudno jest dziś określić dokładnie, którego dnia lecieć będą awionetki nad Polską. O tem będą jeszcze informowały gazety i my przez Polskie Radjo.

Przelot kilkudziesięciu awionetek nad nami nastąpi pomiędzy dn. 27 a 30 lipca. Po raz pierwszy wezmą w konkursie międzynarodowym udział awionetki polskie, a to dzięki L. O. P. P., która stworzyła u nas ten rodzaj lotnictwa. Życzymy im z całego serca jak największego powodzenia. Szlak wiedzie od granicy niemieckiej w kierunku Wrocław — Poznań, poczem do Warszawy, a z Warszawy znów ku granicy niemieckiej na Królewiec.

W niedzielę, 17 sierpnia odbędzie się „Lot południowo-zachodniej Polski", organizowany przez Aeroklub Akademicki w Krakowie. Samoloty wylecą z Krakowa i lądować będą w Częstochowie, Katowicach, w Nowym Targu i w Krakowie.

Wreszcie w dniach 27 i 28 sierpnia będziemy oglądali doroczny „Lot Małej Ententy i Polski".

W tym roku urządza zawody te Polska. Lot rozpoczyna się i kończy w Warszawie. Dnia 27 sierpnia nastąpi odlot z Warszawy przez Lwów (lądowanie nie obowiązuje) ku granicy Czeskosłowackiej w kierunku Pragi. W dniu 28 sierpnia samoloty wlatują zpowrotem do Polski z Rumunji w kierunku Jassy — Lwów, lądują we Lwowie, skąd lecą przez Poznań (lądowanie nie obowiązuje) do Warszawy.

Spędzających lato na Pomorzu prosimy pamiętać, że na linjach kolejowych Pomorza jeździć będzie od dnia 20 lipca do końca sierpnia specjalny wagon L. O. P. P, wyposażony w bardzo ciekawe przedmioty z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

Zwiedzający tę wystawę ruchomą będą mogli nadto wysłuchać odczytów, a także przyjrzeć się filmom, słuchając radja.

Będą mogli również poradzić się kierownika wystawy, o ile mają jakieś kwestje i pytania. P. Tarwid bardzo lubi, gdy go pytają i zawsze daje dobrą wskazówkę i radę. To stary, wielki i wypróbowany przyjaciel młodzieży. Młodzi przyjaciele niech mu tam dobrze głowę zawrócą.

Przyjaciołom, którzy w okresie nauki mieszkają zdala od lotnisk i fabryk lotniczych, a w lecie znajdą się w pobliżu nich, zalecamy zwiedzić je. Lotniska najlepiej zwiedzać, gdy odbywają się loty. O godzinach przylotów i odlotów informują rozkłady lotów. Zawiera je każdy numer miesięcznika „Lot Polski" (okładka tylna).

Dalej, latem nie przerywamy ani „chwilek" wtorkowych, ani czwartkowych komunikatów, które będą podczas wakacji szczególnie ciekawe, bo teraz panuje największy ruch w powietrzu.

W lipcu i w sierpniu odbędą się w większości województw konkursy dla młodzieży szkolnej z nagrodami modeli latających. O czasie i miejscu informują Komity Wojewódzkie L. O. P. P. Zwycięscy tych konkursów zjadą się do Warszawy na wielki wszechpolski konkurs, ale ten odbędzie się już po wakacjach.

Mamy zupełnie nową rzecz dla amatorów fotografów. Mianowicie zawody fotograficzne dla młodzieży. Zwycięscy dostaną nagrody w postaci aparatów fotograficznych z doskonałemi objektywami — z anastygmatami Zeissa (F 4,5).

Fotografować należy przedmioty, mające związek z lotnictwem lub obroną przeciwgazową, albo z L. O. P. P.

Konkurs urządza miesięcznik „Lot Polski". Wyróżnione zdjęcia zamieszczone zostaną w „Locie Polskim", poczem Czytelnicy sami rozstrzygną, komu należy dać nagrody.

Szczegółowe warunki amator-fotograf znajdzie w Nr. 6 „Lotu Polskiego".

A teraz, co robić, kiedy pada deszcz, albo jeśli jesteśmy dlaczegoś pozbawieni upragnionych rozrywek?

Nie pociąga nas latem podręcznik szkolny.

Chciałoby się przeczytać coś innego, bardziej zajmującego i nie męczącego, coś przy czem można nawet odpocząć. Ale co?

Sporo jest takich książek o lotnictwie i obronie przeciwgazowej. Dla wszystkich: dla starszych, dla średnich i dla młodszych.

Książki, które wyliczę, wyróżniają się ciekawą treścią, poza tem jeszcze, że są tanie. Dba o to L. O. P. P., która je wydaje.

Zaczniemy od lotnictwa. Przytem od książki dla starszych. Tytuł doskonałej, najlepszej książki, poważnej, a zarazem b. łatwo zrozumiałej bez znajomości wyższej matematyki brzmi: „Podstawy Lotnictwa" — Dr. Mizes przekład z niemieckiego. Książka ta jest o wiele droższa od innych, które wyliczę, bo kosztuje Zł. 8.50. Ciekawe jednak, że jest trzy razy tańsza od wydania niemieckiego, choć pełniejsza. Ilustrowana, stron 332.

Następnie książki dla wszystkich:

1. Książka T. Garczyńskiego o lotnistwie w ogólności p. t. O władzę nad błekitami". Ozdobne wydanie, dużo pięknych ilustracyj. str. 152, a cena 1 Zł.

2. Książka płk. S. Abżółtowskiego p. t. „Lotnictwo w wojnie współczesnej". Tytuł książki jasno wskazuje jej treść. Ilustrowana, str. 121, cena 1 zł.

3. Kto lubi wiersze niech kupi tomik zmarłego poety Edwarda Słońskiego zatytułowany „Na gwiezdnym szlaku". Piękne opowiadanie o locie naszego bohatera ku gwiazdom. Śliczne obrazki rysował Kamil Mackiewicz. Cena Zł. 1.90.

Dla średnich i młodszych przyjaciół są następujące książki:

1. O lotnictwie w ogólności. Tytuł — „Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo" — Wł. Balińskiego; z obrazkami, str. 24. Kosztuje 10 gr.

2. Także o lotnictwie w ogólności, książeczka, która zajmie szczególnie młodzież wiejską. Autor: Troniewski. Tytuł — „Pełny śpichlerz, gleba żyzna, kiedy skrzydła ma Ojczyzna". Stron 16, cena 10 gr.

Dla uczniów i uczennic klas niższych są trzy książeczki znanego pisarza Wł. Umińskiego. Wszystkie są ilustrowane. Oto ich nazwy:

1. „Rozrywki z dziedziny lotnictwa". Tam pisze się o latawcach, jak zrobić dobrego latawca, o budowie małych samolocików, o szybowcach i spadochronach.

Takiemi szybowcami i spadochronami można się doskonale bawić. Można naprzykład urządzić w paru, kilku albo kilkunastu kolegów zawody. Spróbować, czyj szybowiec dłużej leci i lepiej ląduje, oraz czyj spadochron wolniej spada i mniej kołysze się w powietrzu.

2. Druga książeczka Umińskiego nosi tytuł „Samolot na usługach człowieka". Opowiada nam o powstaniu lotnictwa i jego zastosowaniu.

3. Trzecia ma wreszcie tytuł, który nie wymaga objaśnienia treści: „O lataniu dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym".

Książeczki Umińskiego są ilustrowane i kosztują od 30 do 40 gr. sztuka.

Baczność modelarze.

Kto chce sam zbudować dobry model latający b. małym kosztem, niech przeczyta nową książkę p. t. „Budowa modeli latających" — Kościanowskiego i Grzeszczaka. Dużo dobrych wskazówek i rysunków, str. 80, cena Zł. 2.30.

Poza tem każdy numer czasopisma „Lot Polski" daje zupełnie nowy wzór modelu, a więc raz na miesiąc świeży pomysł dla modelarza.

„Lot Polski" ponadto ma kilka stron dla młodzieży — opowiadania, humor, żarty, rozrywki umysłowe, skrzynkę pocztową i fotografje z życia kolegów i koleżanek.

Kto się bardziej interesuje obroną przeciwgazową, tego zajmą książki następujące:

1. Książeczka prof. Lindemana o zjawiskach walki chemicznej w przyrodzie — w świecie nietylko ludzkim, ale także zwierzęcym i roślinnym. Tytuł książeczki brzmi: „Walka chemiczna w przyrodzie", Cena Zł. 1.—

2. Kiążeczka o obronie przeciwgazowej w ogólności p. t. „Co każdy obywatel o obronie przeciwgazowej wiedzieć powinien". Autor A. Kiciński. Str. 39. Cena 50 gr.

3. Bardzo przystępna książka M. Ziembińskiego, również o obronie przeciwgazowej w ogólności. Tytuł — „Co to są gazy bojowe i jak się przed niemi bronić".

Tym wszystkim, którzy już przechodzili kurs obrony przeciwgazowej, choćby najkrótszy, którzy przechodzą lub mają niedługo przejść kurs przysposobienia wojskowego, którzy spędzą część lata w obozach harcerskich, strzeleckich i t p. polecamy książkę M. Ziembińskiego zatytułowaną — „Repetitorjum z gazownictwa". Tam jest o gazach wszystko w postaci stężonej.

Jeśli ktoś zechce otrzymać dodatkowe wskazówki i rady, niech zapytuje „Lot Polski". Redakcja nasza chętnie odpowie, albo listem, jeśli sprawa jest pilna, albo też — na życzenie pytającego — zamieści odpowiedź w „Locie Polskim". Kupować książki można w Zarządzie Gł. L. O. P. P. i w Komitetach L. O. P. P.

L. O. P. P. życzy młodym czytelnikom Lotu Polskiego dobrego lata. Dobrych wakacyj! Do zobaczenia z L O. P. P. na wszystkich świętach i pokazach, a po wakacjach — w Kołach szkolnych i akademickich.

Bo gdzie takich jeszcze niema, tam nasi przyjaciele założą je z pewnością.

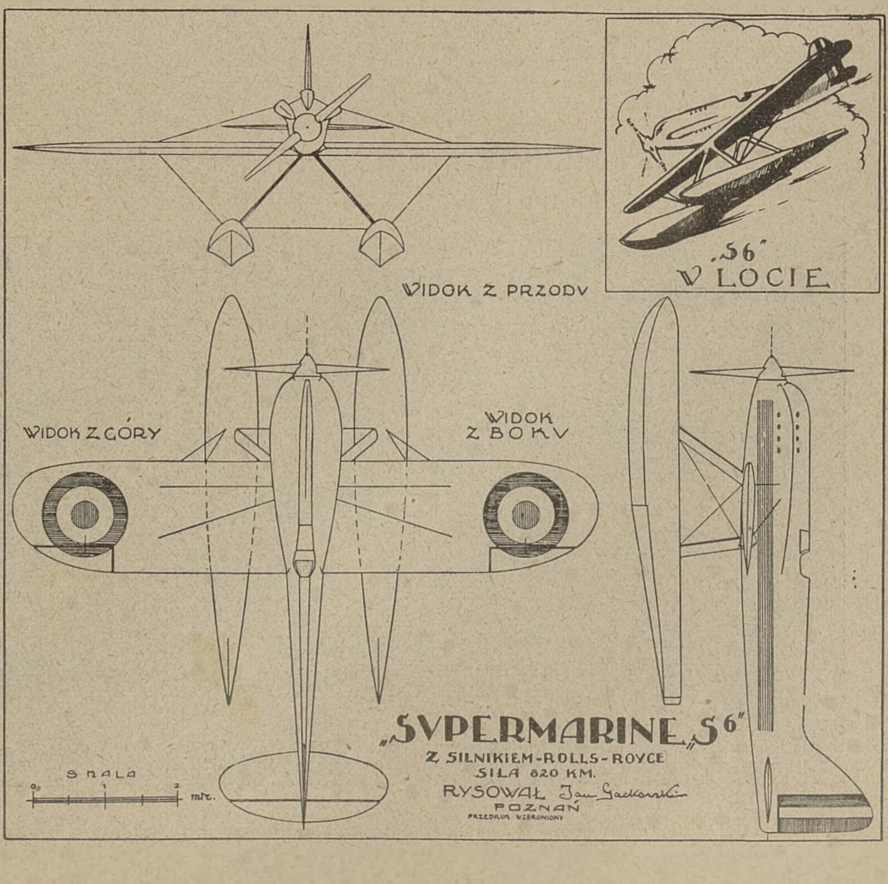
Model redukcyjny „Supermarine S-6"

Wykonał J. Gackowski. Prawo przedruku wzbronione.

Jeśli z pośród mnóstwa modeli wybrałem wodnopłat „Supermarine S-6", to pomijając fakt zdobycia przezeń nagrody o puhar Schneidera decydującą była jego miła dla oka linja. Maszyna pilotowana przez porucznika Waghorna osiągnęła w roku ubiegłym rekordową szybkość 529 km. na godzinę.

Wykonanie jej modelu nie przedstawia wielkich trudności. Model sam natomiast przedstawia się bardzo efektownie.

Nim przystąpimy do pracy winniśmy wykonać rysunek odpowiadający istotnym wymiarom modeli. Skrzydła wykonać najlepiej z deseczki drzewa lipowego i po nadaniu odpowiedniego kształtu oczyścić ją papierem szklanym. Lotki i stery zrobić z tektury. Zużytkować tu można większego formatu bilety wizytowe, przytwierdzając je kawałkiem płótna, które spełnia równocześnie rolę zawiasów. Kadłub wymodelować z kawałka drzewa lipowego nadając mu oryginalny kształt łódek. Smigło z tego samego materjału zrobione, należy wykończyć starannie, umieszczając otwór w samem jego środku. Do słupków podtrzymujących pływaki najlepiej zużytkować bambus. Gdy poszczególne części są gotowe przystąpić do ich złożenia. Najpierw przytwierdzamy stery do kadłuba oraz śmigło. Następnie umocujemy skrzydło a w końcu pływaki. Po zupełnem wyschnięciu modelu możemy go pomalować na kolor srebrny, używając lakieru przezroczystego, który mięszany brązą (aluminjum). Na skrzydłach i sterze malujemy kolory angielskie czerwono-biało-niebieskie. Ostania czynność polega na założeniu linek, zbudowaniu siedzenia dla pilota i uzbrojenia jej w kilka zegarów, drążka sterowego oraz oznak.



W MIGOTLIWEM ŚWIETLE ZAPAŁKI.

(Streszczenie pierwszych odcinków).

Rzecz dzieje się w roku 1941.

As lotnictwa polskiego, Sumiński z 85 pasażerami i mechanikiem angielskim Szmitem startuje na nowym płatowcu-olbrzymie P. L. L. „Lot" do pierwszego lotu.

Przed startem jakaś obłąkana kobieta ostrzega go o bliżej nieokreślonej rocznicy. Mimo to Sumiński odlatuje.

Jednak w drodze stery odmówiły posłuszeństwa i lotnik usłyszał niewiadomo skąd pochodzący głos.

— Mówiłam, nie lecieć wszak to dziś rocznica!

Nie mogąc opanować aparatu ani zrozumieć sytuacji Sumiński przy pomocy mechanika Szmita z trudem tłumi panikę pasażerów, którzy zaczynają rozumieć, że dzieje się coś niedobrego.

Nagle głos odzywa się powtórnie.

Tym razem słyszał go również zimnokrwisty Szmit.

* * *

Szmit nie dokończył jeszcze swego zdania, gdy aparat wykonał prawidłowy looping.

Jeden, drugi, trzeci, dziesiąty...

W kabinie kotłowali się pasażerowie.

Płatowiec-olbrzym rzucany jak piłka trząsł się w bezsilnej furji.

Usłyszał jeszcze jak przez mgłę głos anglika.

SPADOCHRONY!

Szarpnął rączkę alarmową.

Ale było już za późno. Samolot wpadł w korkociąg i pikował prosto na szumiący w dole las.

Jeszcze raz ręka Sumińskiego uchwyciła knypel, starając poruszyć go za wszelką cenę.

Naprożno.

Nie reagował, w szyderczym bezruchu urągając wysiłkom pilota.

Wówczas lotnik zamknął oczy.

Rzadkie bywają chwile, w których lotnicy klasy Sumińskiego w obliczu niebezpieczeństwa zamykają oczy.

Można rzec wówczas śmiało, że wszystko stracone i pilot pragnie jedynie oszczędzić trudu przyjaciołom spotykając śmierć z zamkniętemi oczyma.

Nie chce nawet nikogo trudzić ostatnim zawarciem powiek.

Sumiński oczekiwał zderzenia.

Za chwilę z głuchym hukiem aparat runie na ziemię. Gruchocząc, łamiąc, miażdżąc, wszystko.

Detonacja eksplodujących silników.

Płatowiec-olbrzym, chluba spółczesnego lotnictwa przekształci się w bezładny stos powykrzywianego żelaziwa, nad którym gdzie nie gdzie, triumfalnie wykwitać będą języki ognia.

Lecz oczekiwany szok nie przychodził jakoś. Tylko wiatr smagał twarz lotnika.

— Prędzej niech się rozbija. P...r...ę... d...z...e...j!!!...

Nagle poczuł lekki wstrząs.

Aparat najwyraźniej rulował po miękkiej murawie.

Sumiński otworzył oczy.

Płatowiec toczył się po jakiemś gładkiem lądowisku, tonącem w istnem morzu mgieł.

Sumiński wyłączył silniki i spojrzał na Szmita.

— Nie rozumiem Sir — rzekł brytyjczyk — właśnie przypomniało mi się powiedzenie mego ojca „Zobaczysz stary, że w końcu cię djabli wezmą". Dlaczego dotychczas nie wzięli? Nie pojmuję?

W tej chwili aparat stanął.

Drzwi kabiny otworzyły się ukazując blade wystraszone twarze pasażerów.

„Polonia" stała w małej kotlince otoczonej ze wszystkich stron wielkiemi górami.

— Gdzie my jesteśmy? Co się stało? Co pan wyprawiał za szaleństwa tam w górze? — pytali cisnący się do Sumińskiego pasażerowie.

— Panowie i panie! — zaczął Sumiński — działy się tu rzeczy, które nie umiem wam objaśnić. Muszę naradzić się z moim mechanikiem aby coś przedsięwziąć. Proszę w ogólnym interesie o absolutny spokój.

Słowa te powiedziane były z taką stanowczością, że szemrzący pasażerowie umilkli natychmiast.

— Gdzie my jesteśmy? Co to są za góry? — powiedział Sumiński, zwracając się do mechanika.

Szmit rozłożył mapę.

— Tak blisko od Warszawy niema żadnego wysokiego łańcucha gór Zaczynam wierzyć, że znajdujemy się w jakiejś zaczarowanej krainie z bajki ciągnął lotnik.

— Spokojnie Sir. Spróbujmy zreasumować pierwiastek nadprzyrodzony, (że się tak wyrażę) naszego lotu.

Po pierwsze przestaje pan władać z niewiadomych powodów aparatem. Przypuśćmy, że są to bliżej nieustalone powody techniczne. Po wtóre słyszy pan jakiś tajemniczy głos. Następnie głos ten słyszę i ja. Wreszcie wyczyniamy zupełnie nieprawdopodobne figury powietrzne i miast rozbić się na proszek, lądujemy sobie najspokojniej w samym środku jakiegoś wielkiego, nieistniejącego łańcucha gór. Przyzna pan, że dość dużo materjału sensacyjnego. Jedźmy dalej. W cuda absolutnie nie wierzę, więc...

— Więc? — powtórzył Sumiński.

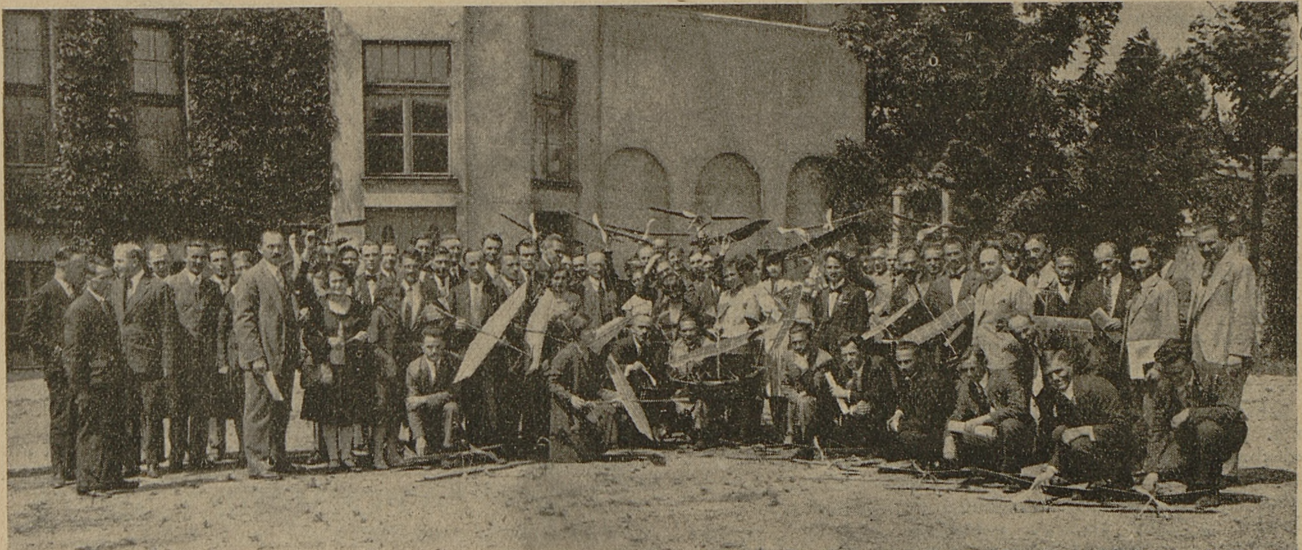
— W tem właśnie sęk, że nic nie rozumiem.

— Sądzę, że będzie najlepiej, jeżeli zbadamy przyczynę uszkodzenia „Polonji", obejrzymy lądowisko i wystartujemy dalej o ile okazałoby się to możliwe.

— Ma pan zupełną słuszność — odparł pilot.

(c. d. n.)

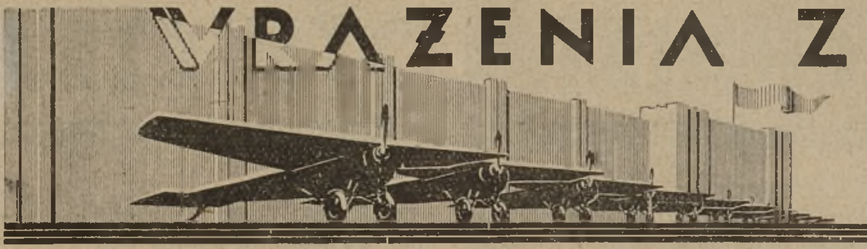
PIERWSZY KURS MODELARSTWA LOTNICZEGO.



Zakończenie kursu dla nauczycieli przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych.

Inż. ZBYSŁAW CIOŁKOSZ.

WRAŻENIA Z WYSTAWY W DETROIT



Ponieważ niemożliwem byłoby opisanie wszystkich typów znajdujących się na wystawie, poprzestano więc jedynie na tych które budziły największą uwagę i zainteresowanie. Do takich należał przedewszystkiem największy obecnie samolot transportowy amerykański „Fokker 32", który po raz pierwszy na tej wystawie był zaprezentowanym. „Fokker 32" posiada wszystkie te cechy, które charakteryzują samoloty Fokkera, a więc metalowy spawany kadłub, jednak obecnie prawie zupełnie z wyeliminowanemi drutami, i wolnonośne skrzydło drewniane kryte sklejką.

Oryginalnem jest rozwiązanie podwozia, które posiada tylko jedną parę osi. Nieodzowne w tym wypadku dwie nogi, z których jedna tylko zaopatrzona jest w amortyzator „oleo" łączą się z podstawą dwu silników umieszczonych w tandem popod skrzydłem. Również ciekawem jest rozwiązanie koła tylnego kadłuba, które jest umieszczonem na mechaniźmie w rodzaju obrotnicy karabinu. Wnętrze kadłuba jest wyekwipowane ultraluksusowo i podzielone na przedziały, jak sypialnie, biuro, jadalnie i t. d. Pięć samolotów tego typu zostało już zamówionych na użytek „Western Air Express", z których trzy w czasie mej bytności w fabryce Fokkera widziałem na ukończeniu.

Trzeba stwierdzić, że firma „Fokker", która nadesłała na wystawę całą serję swych fabrykatów (pięć samolotów różnych typów), jest dzisiaj jedną z najpoważniejszych przedstawicielek lotniczego przemysłu amerykańskiego Oparta o kapitały „General Motors Co." jest w stanie budować o własnych siłach prototypy w rodzaju F-32 na budowę którego niewiele fabryk zdobyć by się mogło. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności samolot ten jest „udanym", czego dowodem zamówienie 5 samolotów, które opiewa na skromną sumę jednego miljona dolarów.

Zrealizowanie projektu samolotu F-32 jest wielkim sukcesem polityki materjałowej inż. Fokkera. Mimo pozornego ograniczenia rozmiarów skrzydeł o konstrukcji drewnianej i do tego wolnonośne, uzyskuje on pełne powodzenie w rozwiązaniu tego typu. Ustalone metody pracy i obliczeń pozwalają mu na wypuszczanie nowych prototypów w takiej ilości jaką żadna fabryka amerykańska poszczycić się nie może.

Drugim punktem zainteresowania był samolot firmy Lockheed „Sirius", którego identyczny egzemplarz został wykonanym dla płk. Lindbergha, i pilotując, który to samolot zdołał on pobić rekord przelotu z San Francisko do Nowego Yorku, rozwijając przeciętną szybkość około 180 mil/g.

Samolot ten z sinikiem Wasp odznacza się b. pięknemi kształtami i doskonałem rozwiązaniem z punktu widzenia aerodynamicznego. Podobno Płk. Lindbergh zamierza pokusić się na nim o zdobycie palmy pierwszeństwa przelotu z Paryża do N. Yorku.

Bardzo zbliżone rozwiązanie do samolotu „Sirius" z tą — różnicą, iż jest samolotem jednomiejscowym posiada aparat wyprodukowauy przez firmę Travel Air, i szumnie nazwany „Mistery Ship". Samolot ten, również zaopatrzony w silnik Wasp osiągnął szybkość maks. 236 mil/g.

W porównaniu do samolotu Sirius'a posiada skrzydła podwieszone taśmami od kadłuba i piramidy podwozia.

Sikorski wystawił jedynie swoją nową amfibję „S-39" z silnikiem Pratt i Whitney 300 MK.

Jako konstruktor amfibji Sikorski idzie po linji swej pierwszej konstrukcji „S-38", co mu zapewniało sukces dla „S-39" i zapewni z dużem prawdopodobieństwem i dla „S 40", pierwszej amfibji czterosilnikowej o pojemności 41 pasażerów, która obecnie znajduje się w budowie, i której jedynie ilustracje można było oglądać na wystawie. W rozwiązaniu nie różni się ona jak wspomniałem wiele od „S-39", która to amfibja ma opinję jedynego samolotu dwusilnikowego (nie w tandem) latającego doskonale z jednym silnikiem. (Dzięki dowcipnemu rozwiązaniu umieszczenia opierzenia pionowego, natur. patentowanego).

Parę dni przed wystawą amfibja „S-39" pilotowana przez kapitana Sergiewskiego, uzyskała dwa poważne sukcesy zdobywając rekord wysokości 19095 stóp z ciężarem 2000 kg., i rekord szybkości 143,6 mil./g. z podobnym ciężarem. Sukcesy te w połączeniu z zaletami płatowca jakie posiada z punktu widzenia pilotażu, zapewniły Sikorskiemu zamówienie kilkunastu samolotów „S-39" na użytek marynarki wojskowej.

Ford wystawił trzy swje samoloto 3-silnikowe, typu znanego nam z wizyty w Warszawie w roku ubiegłym. Wprowadzone w nich zmiany dotyczą jedynie ekwipunku kabiny, jak radja, kuchni elektr. łóżek, stolików i t. d.

Jeden z samolotów zawieszonym był na wiązaniach hangaru ponad modelem olbrzymim lotniska i fabryki Forda w Deaborn. Śmigi napędzane starterami i lalki umieszczone wewnątrz dawały doskonale wrażenie rzeczywistości.

Prawdopodobnie największym pokupem cieszył się na wystawie samolot firmy „Aeronca" jednoosobowy górnopłat o zawieszeniu płata ścięgnami od kadłuba i piramidy znajdującej się ponad kadłubem i płatem.

Został on zakupiony już w pierwszych dniach wyprawy w liczbie 17 sztuk na użytek klubów lotniczych.

Cena tego samolotu, zaopatrzonego w silnik również tej samej firmy była naprawdę rekordową, nie dochodziła bowiem nawet do 1500 dolarów.

Większość wystawianych samolotów stanowiły górnopłaty. Jakkolwiek niejednokrotnie jeszcze będąc w kraju czytałem w Aviation lub Airway Age o próbach różnych samolotów pasażerskich dolnopłatów, jednak na wystawie zupełnie się z niemi nie spotkałem. Dowiedziałem się, iż w przeważnej mierze konstrukcje te niebyły udanemi, przedewszystkiem z punktu zapewnienia stateczności. Amerykańskie wymagania przewidują wyprowadzenie samolotu transportowego z korkociągu po pewnej ilości zwitek. Ponieważ dla dolnopłata sprawa ta się nieco komplikuje cały szereg konstrukcji nie dostał aprobaty rządowej. Amerykanie usiłują jednak czasami być upartymi. To też zeszłego roku powstało towarzystwo, którego nazwa brzmi trochę dziwnie, coś w rodzaju „towarzystwa popierania konstrukcji samolotów dolnopłatowców", które założyło fabrykę i wierne swym zasadom wyprodukowało samolot sportowy „Mohawk" dwuosobowy, który uzyskał już aprobate rządową. Obecnie fabryka ta ma zamiar przystąpić do budowy większych jednostek.

Na ostatek wspomnę jeszcze o samolocie pasażerskim firmy Lockheed „Vega", który zeszłego roku zdobył tyle rozgłosu jako najszybszy samolot pasażerski.

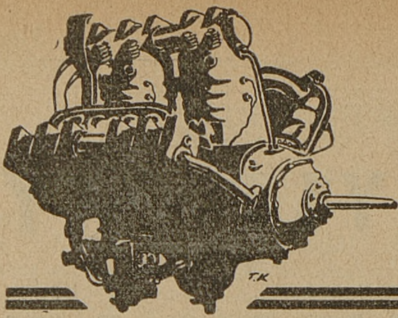
Wspomnę o nim jeszcze z innego względu. Z racji konkursu na polski płatowiec komunikacyjny, który był rozstrzygnięty również zeszłego roku.

Jury konkursu uważało wym. płatowiec jako ostatni w danym czasie wyraz konstrukcji lotniczej i zarazem wzór do którego polski typ zbliżać się był powinien.

Na miejscu jednak, t. j. w Stanach Zjednoczonych przekonałem się, iż typ ten nie cieszy się wielką popularnością. jest on w użyciu jedynie na linji „Western Express", ale i obecnie zaczyna być wypieranym przez samoloty więcej komfortowe i wygodne w rodzaju Fokkera Ford'a lub Boening'a.

Trzeba z przykrością powiedzieć sobie, że podróżowanie samolotem nie daje do dnia dzisiejszego takiego komfortu i swobody jaką dają koleje. Aby jednak to minimum komfortu pasażerowi zapewnić i zachęcić go do podróżowania samolotem konstruktor niejednokrotnie musi zrezygnować z rozwiązania, jakie nasuwa mu się z punktu widzenia aerodynamicznego. Jako konieczność występuje dzisiaj zapewnienie podróżującemu zwłaszcza przy dalekich przelotach znacznej wygody, ztąd też w rozwiązaniach Fokkera, Stout'a, Boening'a i Keystone'a widzimy duże i obszerne kabiny.

W następnym numerze, o ile już ktoś mnie nie uprzedził postaram się podać opis silników jakie znajdowały się na wystawie w Detroit, a przedewszystkiem silnika lotniczego Diesll'a fabrykacji Packard'a który odrazu zyskał sobie dużą popularność i uznanie wśród konstruktorów lotniczych amerykańskich.



NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

Samoloty

Autogiro M. III. — Ewolucja najoryginalniejszego samolotu współczesnego jakim jest Autogiro de la Cierva posuwa się zwolna, ale pewnie naprzód.

W najnowszym typie, który ma być produkowany seryjnie wmontowano silniki Genet-Major, zmieniono nieco powierzchnię i ciężar śmig. zastosowano do kół podwozia hamulec Beudix i zaprowadzono cały szereg drobniejszych ulepszeń. Dzięki temu uzyskano następujące cechy lotu: rozbieg przy starcie 27 m. Szybkość lotu poziomego od 40—150 km/g. Czas wznoszenia na 1000 m. 4,3 min. Pułap z pełnem obciążeniem 4000 m. Przy lądowaniu są czynne 2 hamulce: powietrzny — póki samolot ma dostateczną szybkość i normalny, podwoziowy w czasie wybiegu. Hamulec powietrzny uzyskuje się przez ustawienie prostopadle do kierunku lotu sterów wysokości których jest dwa (układ dwupłatowy), To samo ustawienie sterów przy starcie dopomaga do prędkiego rozpędzenia śmig, które w locie uzyskują 125 obr/min. Stateczniki pionowe i stery kierunkowe są też podwójne.

Kadłub jest krótki, zbudowany ze spawanych rur stalowych.

Podwozie jest szerokie, trójnogowe.

Silnik posiada oś wału skierowaną wdół o 3⁰ w stosunku do linji lotu, aby skierować strumień powietrza na śmigi.

Śmigi rotora są między sobą połączone z pewną elastycznością. Żeberka śmig są gęsto rozstawione; co trzecie jest zamocowane na dźwigarze rurowym śmigi zapomocą kołnierza i sworznia. Spółczynnik bezpieczeństwa śmig wynosi 20.

Baczną uwagę zwrócono na niezawodne smarowanie łożyska obrotowego smig, bowiem zatarcie tegoż wywołałoby niechybnie katastrofę, W tym celu łożysko pracuje w kąpieli smarowej, znajdującej się u wierzchołka piramidy. Przed niedawnym czasem latał na Autogiro gen. Brancher i wyraził się bardzo pochlebnie o łatwości pilotażu przyrządu de la Cierva.

Mechanizm sterowy i ruchy nim są podobne jak w normalnym samolocie. Strata szybkości, stale grożąca pilotowi normalnego samolotu — tutaj nie może nastąpić wraz ze swymi następstwami (poślizgiem i korkociągiem) i z tego powodu istnieje nadzieja, że Autogiro stanie się środkiem lokomocji powietrznej dostępnym rzeczywiście dla wszystkich.

Silniki

Packard-Diesel 225 MK. — W jednym z zeszłorocznych numerów „Lotu Polskiego" był podany opis silnika wysokoprężnego, który firma Packard wyprodukowała dla celów lotniczych.

Próby i ulepszenia trwają już od dwóch lat i obecnie silnik wykazuje już pełną zdolność użytkową. Dodajemy do poprzedniego opisu kilka ciekawych szczegółów:

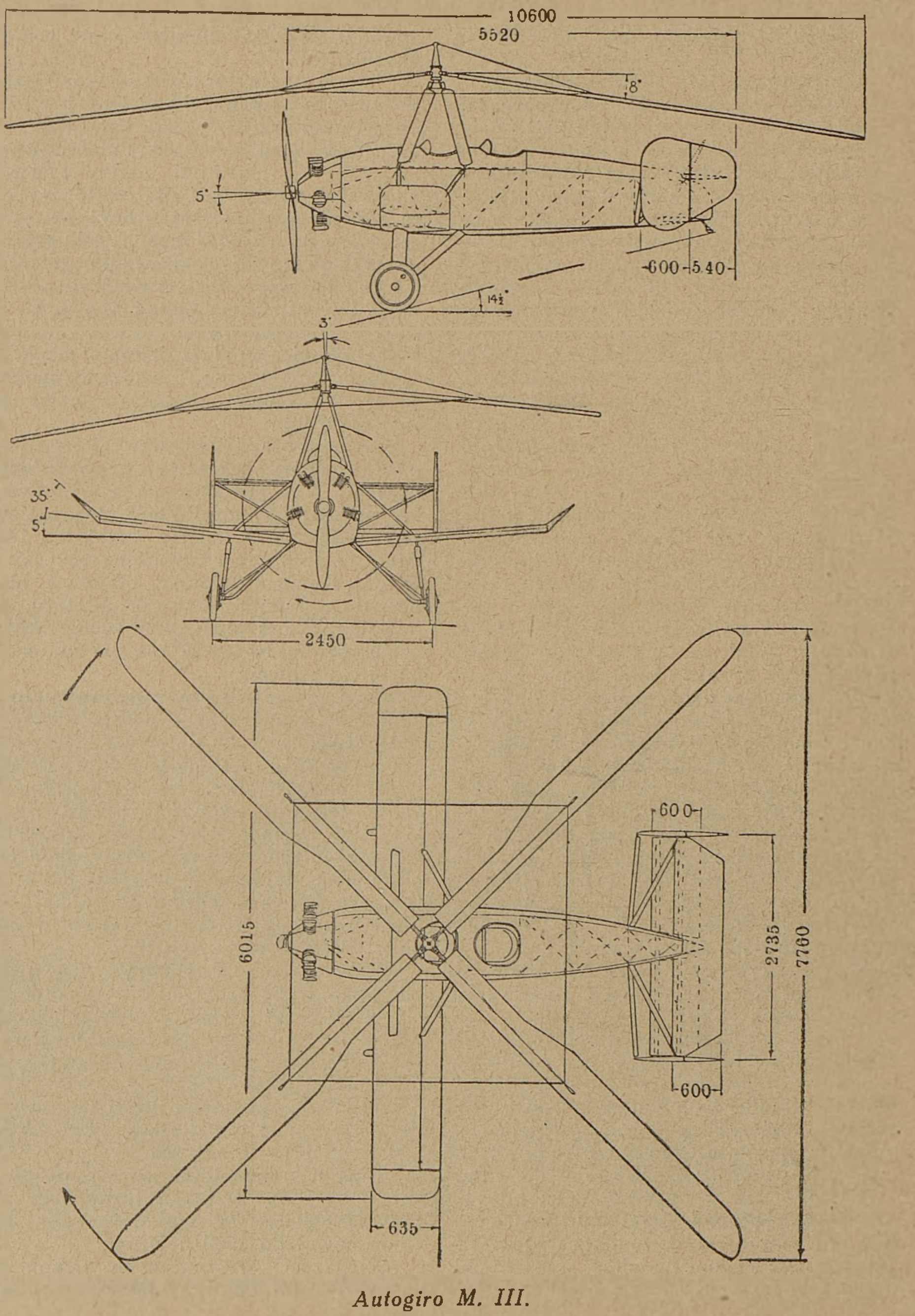
Moc 225 MK uzyskuje się przy 1950 obr/min, przyczem prężność podczas spalania wynosi 85 atm. Stosunek sprężania wynosi 16,1; powietrze zostaje sprężone do 40 atm. Wtrysk paliwa rozpoczyna się 45⁰przed G. M. P., kończy się tuż po przekroczeniu G. M. P.

Jedyny zawór (wydechowy i ssący równocześnie) otwiera się 45⁰ przed końcem suwu roboczego, zamyka się po ukończeniu suwu ssania.

Trudności sprawiało należyte zmieszanie wtryśniętego paliwa z powietrzem, biorąc pod uwagę, że okres, w którym ropa musi zostać wprowadzona do cylindra i spalona, trwa przy pełnych obrotach tylko 4/1000 sek.

Aby zaradzić złemu, ukształtowano w ten sposób otwór wlotowy powietrza i denko tłoka że powietrze znajduje się w cylindrze w silnym ruchu wirowym. Ten wir porywa cząstki paliwa i rozprowadza po całej przestrzeni spalania.

Drugą trudność sprawiały pompy paliwowe.



Autogiro M. III.

Dla równomiernego zaopatrzenia wszystkich cylindrów w ropę i uzyskania jaknajmniejszych mas paliwa, które muszą być gwałtownie przyspieszane, wyposażono każdy cylinder we własną pompę zasilającą. Ciśnienie w przewodzie tłoczącym wynosi 420 atm; wytwarza je tłoczek, poruszany przez garb, dźwignię i popychacz. Regulacja ilości obrotów silnika następuje przez zmianę ramienia dźwigni, a wskutek tego i skoku pompy paliwowej. Im mniejsza ilość paliwa zostanie wtryśnięta, tem mniejszą moc daje silnik. Przy nastawieniu na największy skok tłoka pompy, silnik zwiększa swą moc o ok. 10%, lecz wtedy ilość powietrza w cylindrze nie wystarcza do należytego spalania mieszanki i silnik dymi.

Rozruch silnika odbywa się przy pomocy rozrusznika bezwładnościowego. Aby ułatwić pojawienie się pierwszych zapłonów znajdują się w cylindrach elektrycznie żarzone druty, które otrzymują prąd tylko w okresie rozruchu, póki wiruje koło rozrusznika, z którem sprzęgnięta jest odpowiednia prądnica.

Aby silnik nie zawodził na małych obrotach z powodu zbyt ubogiej mieszanki, powietrze wlotowe może być dławione przed zaworem wlotowym przez przepustnicę, poruszaną przez pilota. Wtedy zasycanie powietrza odbywa się przez otwór wydmuchowy.

Próby w locie wykazały, że wraz z wysokością, silnik wysokoprężny przybiera przy stałem położeniu dźwigni regulującej coraz większe obroty (w przeciwieństwie do silników wybuchowych). Na obu samolotach, w które wbudowano opisywany silnik można było wykonywać lot bez żadnych urządzeń pomocniczych do wysokości 5600 m.

Wspomnieć jeszcze trzeba o oryginalnem zamocowaniu cylindrów na karterze: cylindry są mianowicie zaopatrzone w kołnierze z wyżłobionemi wklęsłościami położonemi naprzeciwko siebie. Po nałożeniu wszystkich cylindrów na karter zakłada się na wklęsłości mocne ścięgno (pręt wygięty) z trzema ściągaczami. Przez napięcie ścięgna cylindry zostają docisnięte do karteru. Sposób ten, użyty poraz pierwszy w konstrukcji silnika gwiazdowego usuwa z karteru naprężenia rozrywające, związane z suwem roboczym i dzięki temu karter może być wykonany bardzo lekko (u Packarda waży tylko 15,5 kg.).

Ze względu na wielkie skoki ciśnienia zachodzące w cylindrach wysokoprężnego silnika okazała się potrzeba elastycznego związania mas obracających się wraz z wałem wykorbionym, a więc śmigła i obu przeciwwag. Śmigi metalowego śmigła są zamocowane przegubowo na piaście i napędzane za pośrednictwem krótkich ramion zaopatrzonych w gumowe poduszki. Przeciwwagi są również na przegubach utrzymywane we właściwem położeniu przez mocne sprężyny.

Charakterystyczną nowością są koncentrycznie naokoło trzonu zaworu rozmieszczone sprężyny, których na każdy zawór przypada 12.

Wielki konkurs fotograficzny dla młodzieży.

Lato — wakacje — wycieczki — ćwiczenia w polu — oto okazje dające wiele sposobności do dokonywania pięknych zdjęć fotograficznych.

Fotografja, ulubiony sport młodzieży, może dać prześliczne efekty w dziedzinie lotnictwa, prac w modelarni, ćwiczeń w maskach gazowych i t. p., stanowiąc jednocześnie żywą ilustrację zainteresowań i wyczynów młodzieży w zakresie jej prac na terenie L. O. P. P.

Aby zachęcić naszych młodych przyjaciół do upamiętnienia ich w tej dziedzinie wysiłków

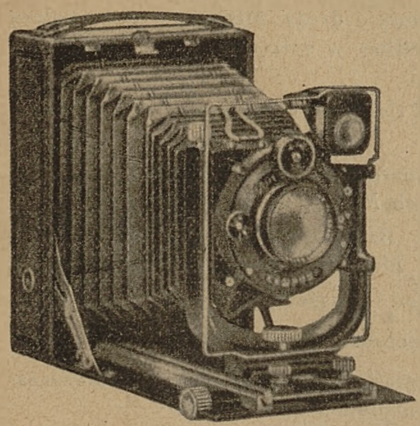
LOT POLSKI

ogłasza konkurs na najefektowniejsze fotografje, związane z działalnością młodzieży na terenie L. O. P. P.

Redakcja przeznacza za najlepsze zdjęcia szereg nagród wartości ogólnej ca 1.000,— zł.

O przyznaniu nagród zdecyduje plebiscyt naszych czytelników.

Z nadesłanych fotografij zostaną wybrane zasługujące na wyróżnienie i odpowiadające warunkom konkursu zdjęcia i będą reprodukowane w „Locie Polskim". Jednocześnie będzie przeprowadzone głosowanie czytelników.



Nagroda I.
Kamera z podwójnym wyciągiem i zębatką do wszelkich prac doświadczonego amatora „Maximar". Kadłub metalowy, pokryty skórą i miech skórzany, ścianka objektywowa na zawiasach, pionowe i poziome przesuwanie objektywu. Nr. 207/7 do płyt i błon płaskich 9 × 12 z Zeissa Tessarem 1 : 4,57 = 13,5 cm z migawką Compur. Dodatki: 3 kasety, ramka matówkowa, struna do matówki.

Nagroda I-a w postaci aparatu fotograficznego, nabytego w firmie B. Żurkowski, Foto-Kino-Skład, Warszawa, Al. Jerozolimskie 29, tel. 31-27, wartości zł. 344.— będzie przyznana za zdjęcie które otrzyma największą ilość głosów.

II-a w postaci aparatu tegoż typu, zakupionego w firmie B. Żurkowski, Warszawa, Al. Jerozolimski 29, wartości zł. 234.— za zdjęcie, które otrzyma największą zkolei ilość głosów.

Aparat ten jest tego samego typu co nagroda I-a. Nr. 207/3 do płyt 6,5 × 9 i błon płaskich 6 × 9 z Dominarem 1 : 4,5 f 10,5 z migawką Klio.

III-cia nagroda w postaci bezpłatnego przelotu na Polskich Linjach Lotniczych „Lot", w dowolnym kierunku, przyznana będzie za 3-e zkolei zdjęcie, które otrzyma największą ilość głosów. Wartość nagrody ca 120 zł.

Poza temi 3-ma nagrodami zostaną rozdzielone pomiędzy stających do konkursu fotografów-amatorów za zdjęcia wyróżnione następujące premje.

10 pamiątkowych medali bronzowych z przelotów płk. Rayskiego i kpt. Orlińskiego wartości 200.— zł., oraz przybory fotograficzne i książki wartości 100.— zł.

Nazwiska wyróżnionych uczestników Konkursu zostaną umieszczone w „Locie Polskim".

Warunki konkursu:

1. Uczestnicyć może w Konkursie młodzież ucząca się we wszelkich zakładach naukowych Rzeczypospolitej.

2. Każdy uczestnik Konkursu może nadesłać na konkurs conajwyżej 5 różnych zdjęć. Każdego zdjęcia należy nadsyłać 2 odbitki.

3. Na odwrocie każdej fotografji należy podać imię, nazwisko i adres uczestnika konkursu oraz dołączyć opis zdjęcia.

4. Format fotografji dowolny; pożądane odbitki na papierze błyszczącym.

5. Zdjęcia powinny być związane z pracami L. O. P. P. i mogą dotyczyć: a) sprzętu lotniczego i gazowego, b) modelarni i modeli, c) prac młodzieży (ćwiczenia w maskach, drużyny harcerskie przy ćwiczeniach gazowych i t. p.), d) próby modeli latających, e) natura i lotnictwo (np. przeszkody dla lotnictwa: mgły, chmury i t. p.), f) prace i uroczystości L. O. P. P.

Konkurs trwać będzie przez czerwiec, lipiec i sierpień.

Począwszy od numeru sierpniowego „Lotu Polskiego" będą umieszczane fotografje nadsyłane na Konkurs i zostanie podany regulamin głosowania.

Rezultaty Konkursu zostaną ogłoszone w październiku 1930 r.

Rozwiązanie rebusu.

„Pilot polski coraz zdobywa sobie więcej sławy".

5 nagród w postaci książek ofiarowanych przez wydawnictwo **„Bibljoteka Groszowa", Warszawa, Moniuszki 11**, wylosowali: 1) Rekus Jan z Tarnowskich Gór, 2) Nergier Stefanja z Warszawy, 3) Sliwa Kazimierz z Nowego Sącza, 4) Lebiedzki Franciszek z Chodorowa, 5) Łabęcki Zygmunt z Tarnowskich Gór.

Wycieczka samolotem do Rumunji.

„Lot Polski" organizuje w sierpniu wycieczkę samolotem do Rumunji, która będzie trwać 10 dni. Koszta wycieczki bez utrzymania (przelot, paszport wizy) 300 zł.

Blższych informacji udziela redakcja Warszawa, Długa 50 tel. 311-48.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: *Jerzy Witkowski* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Moniuszki 11.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BIULETYN

L. dz. 890 *1. IV. 1930 — 1. VII. 1930.* *Nr. 7 (31)*

Otwarcie lokalu klubowego.

Lokal Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej został tak dalece wykończony, że może być oddany do użytku PP. członków A. R. P.

Ze względu na sezon letni, Zarząd Główny A. R. P. postanowił odłożyć uroczyste otwarcie lokalu do jesieni r. b.

Chcąc jednak już obecnie udostępnić lokal dla wszystkich PP. członków, Zarząd Główny postanowił wprowadzić jeden dzień w tygodniu, jako dzień klubowy, a mianowicie wtorek, w godzinach od 17-ej do 24-ej. Wejście do lokalu klubowego od ul. Królewskiej.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy lotnicze:

KLASA C-bis (wodnopłatowce)

Rekordy z obciążeniem użytecznem 1000 kg.

Rekord wysokości (Stany Zjednoczone Am. Półn.)

Boris Sergiewsky na wodnopłatowcu Sikorsky S-38 z 2-silnikami „Hornets" Pratt & Whitney 575 MK. w North Beach dnia 13.III.1930 . . . . . 7,078 m.

Rekordy z obciążeniem użytecznem 2000 kg.

Rekord wysokości (Stany Zjednoczone Am. Północ).

Boris Sergiewsky na wodnopłatowcu S-38 z 2 silnikami Pratt & Whitney 575 MK. w Nowym Yorku dnia 4.III.1930 . . . . 5,811 m.

Adresy członków.

PP. Członkowie proszeni są o komunikowanie Sekretarjatowi A. R. P. o wszelkich zmianach adresu zamieszkania, bowiem zdarzają się wypadki, że listy wysłane pod adresem podanym na deklaracji wracają z powrotem.

PP. Członkowie, którzy nie otrzymują Lotu Polskiego organu oficjalnego A. R. P., z reklamacją do Sekretarjatu A. R. P.

Lot Polski otrzymują PP. Członkowie bezpłatnie.

WARSZAWA
KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11. TEL. 3-70.
KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: AEROKLUB WARSZAWA.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński.*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 29.

OGÓLNE ZGROMADZENIE

Sprawozdanie ze Zwyczajnego Sprawozdawczego Zromadzenia Ogólnego L. O. P. P. w dniu 31 maja 1930 r.

Ogólne Zgromadzenie odbyło się się w gmachu Stowarzyszenia Techników w Warszawie.

W Zgromadzeniu wzięło udział 35 delegatów Komitetów Wojewódzkich, a mianowicie pp.: St. Zacharewicz-Święcicki (Białystok) T. Wolski i E. Pisarek (Kielce), J. Greger i K. Michalik (Kraków), M. Gronowski i W. Gorzecki (Kraków-Kolejowy), S. Bryła (Lublin), S. Rybicki i A. Tiger (Lwów), J. Markowski (Łódź), L. Humpola (Nowogródek), Z. Skrzyński i F. Baran (Polesie), W. Pikor i S. Szepetys (Pomorze), Dziurzyński i A. Meissner (Poznań-Miejski), F. Sławiński i T. Sztybel (Poznań Wojewódzki), T. Stopczyński i Z. Zagórański (Śląski), S. Wiktor i W. Tatara (Stanisławów), I. Czyrski (Tarnopol), St. Floryanowicz (Warszawa-Stołeczny), J. Przybyszewski i W. Sołtan (Warszawa-Wojewódzki), J. Kaliński i E. Zienkiewicz (Warszawa-Kolejowy), W. Budkiewicz i L. Uniechowski (Wilno), W. Habich i W. Ossowski (Wołyń), S. Paszkowski (Zagłębie Dąbrowskie).

Radę Główną reprezentowali pp.: wiceprezesi gen. E. de Henning Michaelis i dr. K. Vaqueret, sekretarz prof. K. Taylor i członkowie. W. Sołtan, B. Szereszowski, S. Sznuk i A. Małyszko.

Zarząd Główny reprezentowali pp.: prezes inż. J. Eberhardt, wiceprezesi dr. Z. Martynowicz i inż. St. Rudziński, sekretarz inż. Z. Arnd, skarbnik prof. M. Huber i członkowie: T. Baniewicz, E. Berger i B. Zaklińskl.

Nadto obecni byli współpracownicy Zarządu Głównego na czele z dyr. W. Balińskim, inż. J. Kaweckim i Inspektorem Głównym O. P. G. kpt. J. Misińskim.

Poza tem przybyli na Zgromadzenie zaproszeni przedstawiciele władz państwowych, cywilnych i wojskowych. Sztab Główny reprezentował gen. S. Kwaśniewski w towarzystwie mjr. M. Strażyca,

Nadto byli obecni przedstawiciele sfer lotniczych, naukowych i przemysłowych oraz prasy.

Porządek dzienny.

Porządek dzienny obejmował następujące sprawy: 1. Zagajenie, 2. Wybory Prezydjum Zgromadzenia, 3. Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L.O.P.P. w 1929 r. 4. Sprawozdanie Rady Głównej, 5. Sprawozdanie i wnioski Głównej Komisji Rewizyjnej, 6. Dyskusja nad sprawozdaniami, 7. Nowe przepisy statutu L. O. P. P. o odznaczeniach, 8. Wnioski Rady Głównej i Zarządu Głównego, 9. Wnioski zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na dwa tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia w myśl art. 22 § 4 statutu. 10. Wybory: a) uzupełniające do Rady Głównej, b) uzupełniające do Zarządu Głównego, c) Głównej Komisji Rewizyjnej, d) Komitetu Odznaczeń.

Zagajenie i wybór Prezydjum.

Zagaił Zgromadzenie o godz. m. 20 Prezes Zarządu Głównego, inż. J. Eberhardt, witając liczny Zjazd i nawiązując do przepisów statutu, według których niniejsze Zgromadzenie jest ważne przy każdej liczbie obecnych delegatów, oraz do regulaminu obrad, zaproponował następujący skład Prezydjum Zjazdu, przyjęty jednomyślnie przez aklamację.

Na przewodniczącego wybrano p. Wojew. Wł. Sołtana, na asesorów pp. inż. S. Rybickiego i S. Wiktora, a na sekretarza p. dr. K. Michalika.

Sprawozdania.

Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L.O.P.P. wniósł preses inż. J. Eberhardt. Ponieważ zostało ono rozesłane pp. delegatom przed Zgromadzeniem, przeto postanowiono nie odczytywać go, a przystąpić do dyskusji po zapoznaniu się ze sprawozdaniami Rady Głównej i Głównej Komisji Rewizyjnej.

P. gen. E. de Henning Michaelis, składając sprawozdanie Rady Głównej, które również było doręczone pp. delegatom na tydzień przed Zjazdem, podkreślił uwidocznioną w tem sprawozdaniu konieczność większego przestrzegania statutu, w szczególności w czynnościach sprawozdawczych i w terminowym przelewie funduszów przez niektóre Komitety Wojewódzkie.

Sprawozdanie Głównej Komisji Rewizyjnej z powodu nieobecności na sali członków Głównej Komisji Rewizyjnej, odczytał Wiceprezes Rady Głównej dr. K. Vacqueret,

Następnie przystąpiono do dyskusji nad sprawozdaniami. Zabierali w niej głos delegaci pp.: Z Skrzyński, T. Sztybel, K. Michalik, S. Wiktor, S. Paszkowski, E. Pisarek, W. Sołtan, W. Ossowski, S. Sybicki, W. Budkiewicz, W. Pikor, A. Meissner i W. Gorzecki. Imieniem Zarządu Głównego przemawiali Prezes J. Eberhardt, Wiceprezesi Z. Martynowicz, i S. Rudziński, insp. Gł. O. P. G. J. Misiński i Dyr. W. Baliński.

Z poza grona delegatów i Zarządu Głównego przemówienia wygłosili gen. S. Kwaśniewski i płk. A. Małyszko.

Szczególną uwagę poświęcono akcji wydawniczej L.O.P.P., pozycjom pieniężnym bilansów i rachunków wykonywania budżetu, potrzebie jeszcze pełniejszych i dokładniejszych sprawozdań z działalności Komitetów, których wytężona akcja wskutek nie dość przejrzystych i pełnych sprawozdań nie znalazła dostatecznego odbicia w sprawozdaniu całej L.O.P.P., następnie omówiono wysokość kosztów adminstracji w niektórych Komitetach.

Podkreślona została konieczność b. starannego sporządzania jednolitych sprawozdań miejscowych, terminowego nadsyłania ich, aby zapewnić ogólnemu sprawozdaniu Ligi przejrzystość i dokładność przy terminowości, pozwalającej na gruntowne zapoznanie się z niem delegatów, dalej podkreślono konieczność stałej kontroli placówek niższych przez wyższe.

W związku ze sprawozdaniem przyjęto następujący wniosek p. S. Wiktora:

„W sprawozdaniu rocznem Zarządu Głównego przy zestawieniu wydatków poszczególnych Komitetów Wojewódzkich mają być podane odnośne kwoty preliminarzy rocznych, zatwierdzonych przez Zarząd Główny, aby można było ocenić gospodarkę poszczególnych Komitetów".

Po szczegółowej krytyce sprawozdania, w której poruszone zostały z jednej strony istniejące usterki w pracach Ligi, z drugiej zaś stwierdzono znaczny postęp organizacyjny i naprawienie wielu działów pracy L.O.P.P., otrzymał Zarząd Główny od delegatów podziękowanie za inicjatywę i pomoc okazywaną Komitetom. Następnie imieniem Sztabu Głównego gen. Kwaśniewski złożył podziękowanie L.O.P.P., a zwłaszcza jej Zarządowi Głównemu za b. wydatną działalność dla obrony Kraju.

Wiceprezes Zarządu Głównego inż. S. Rudziński, udzielając wyjaśnień, co do skromnej sumy figurujacej w bilansie Zarządu Głównego na pomnik dla zmarłego śmiercią lotnika mjr. Idzikowskiego, poinformował zebranych o zawiązaniu Komitetu Utrwalenia Pamięci bohatera i apelował gorąco do pp. delegatów, aby z chwilą, gdy powrócą do siebie, poparli starania Komitetu.

W części przemówienia, dotyczącej obrony przeciwlotniczej p. Rudziński podkreślił życzliwość i pomoc, okazywaną przez gen. St. Kwaśniewskiego L. O. P. P. Wyrazy wdzięczności dla p. Generała przyjęte zostały oklaskami.

W przemówieniu W-prezesa Zarządu Głównego dr. Z. Martynowicza znalazł się apel o popieranie budowy szkoły obrony przeciwgazowej, uznaną przez

programowo-budżetowe Ogólne Zgromadzenie za sprawę ogólnopaństwową.

Absolutorjum dla Zarz. Głównego.

Po wyczerpaniu dyskusji nad sprawozdaniem otrzymał Zarząd Główny absolutorjum wraz z podziękowaniem. Przyjęty jednomyślnie oklaskami wniosek brzmiał: „Ogólne Zgromadzenie postanawia sprawozdanie Zarządu Głównego przyjąć do zatwierdzającej wiadomości i udzielić Zarządowi absolutorjum oraz wyrazić mu podziękowanie za jego działalność w r. 1929".

Projekt odznaczeń.

Następnie zebrani przeszli do p. 7 porządku dziennego: „Nowe przepisy statutu L.O.P.P. o odznaczeniach."

Projekt, opracowany wspólnie przez Prezydja Rady Głównej i Zarządu Głównego nie był odczytywany, gdyż został w swoim czasie przesłany Komitetom.

Po dłuższej wymianie zdań, w której wyjaśnione zostało, że projekt opracowany został na podstawie licznych wniosków Komitetów i podczas której ujawniła się znaczna rozbieżność w zapatrywaniach delegatów na kwestję odznaczeń, przekazano sprawę zpowrotem do Zarządu Głównego z tem, ażeby Zarząd Główny i Rada Główna rozpatrzyły ją ponownie i aby za rok powróciła na Ogólne Zgromadzenie. Zarząd Główny prześle nowy projekt zawczasu komitetom.

Upadły natomiast wnioski o zachowanie dotychczasowych przepisów statutu o odznaczeniach, lub o zmianę statutu, polegającą tylko na przeniesieniu odznaczeń z kompetencji Ogólnego Zgromadzenia do kompetencji Rady Głównej, jak również wnioski o nowej odznace własnej L.O.P.P., oraz o opracowaniu regulaminu odznaczeń.

Wnioski.

W punkcie 8 porządku dziennego rozpatrzono dwa wnioski następujące:

1) Wniosek Rady Głównej, dotyczy qnorum dla Prawomocności jej uchwał.
2) Wniosek Zarządu Głównego o powzięcie rezolucji w sprawie okregów zmiany statutu L.O.P.P.

Przyjęto wniosek Rady Głównej: „Ogólne Zgromadzenie uchwala zmianę art. 28 § 6 statutu, który otrzymuje brzmienie następujące (analogicznie do art. 23 § 5, dotyczącego Zarządów): Zebrania Rady Głównej zwoływane są w dwuch terminach z różnicą w czasie $^1/_2$ godziny. Zebrania Rady Głównej prawomocne są przy obecności zwykłej większości członków z wyboru, w drugim zaś terminie przynajmniej $^1/_3$ części.

Za wnioskiem głosowało 34 delegatów, przeciw wnioskowi — 1.

Następnie Ogólne Zgromadzenie przyjęło rezolucję następującą: „Ogólne Zgromadzenie uchwala, że ropatrywanie zmian statutu ogranicza się tylko do Ogólnych Zgromadzeń Sprawozdawczych".

Po powzięciu tych postanowień przeszło Zgromadzenie do rozpatrzenia wniosków, zgłoszonych do Zarządu Głównego conajmiej na dwa tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia w myśl art. 22 § 5 statutu.

Wnioski wraz z motywami i stanowiskiem Zarządu Głównego referował p. Baliński.

Wniosków było 28. Zarząd Główny przedstawił Ogólnemu Zgromadzeniu tylko 20, gdyż 8 wpłynęło po terminie przewidzianym w statucie.

Wniosek Nr. 1, Wojewódzkiego Komitetu Krakowskiego: „Ogólne Zgromadzenie poleca Zarządowi Głównemu przeprowadzenie sporadycznych kursów dla instruktorów lotniczych, celem zaznajomienia tychże z meteorologją, przepisami lotniczemi, startowemi i udzielaniem pomocy samolotom oraz doglądaniem i konserwacją lądowisk". Przyjęty został wraz z propozycją Zarządu Głównego rozwiązania tej kwestji łącznie O.P.L., tworząc Inspektorat na wzór Inspektoratu O. P. G.

Wniosek Nr. 2, Pomorskiego Komitetu Wojewódzkiego żądał zmiany art. 4 § 1 statutu, który ma brzmieć: „Członkiem L.O.P.P. może być każdy obywatel Rzeczypospolitej oraz wolnego miasta Gdańska, przyjęty w poczet członków koła miejscowego".

Zarząd Główny zaproponował załatwić tę rzecz ze względu na jej charakter prawny drogą interpretacji statutu, a dopiero w razie, gdyby się to okazało niewystarczającem, postarać się o zmianę statutu, co pociągnąćby mogło za sobą również potrzebę zmiany art. 1 § 2 statutu.

Celem szybkiego załatwienia kwestji, Zgromadzenie uchwaliło jednomyślnie wniosek Komitetu Pomorskiego.

Wniosek 3, Wojewódzkiego komitetu Krakowskiego o zmianę art. 5 § 6 statutu został również jednomyślnie przyjęty. Artykuł 5 § 6 statutu ma otrzymać brzmiemie następujące: „Członkami popierającymi są osoby, które płacą na stowarzyszenie gr. 10 miesięcznie i są zwolnione od wpisowego. Członkami popierającymi mogą być; młodzież szkół powszechnych, średnich, wyższych i zawodowych oraz osoby, których zarobek dzienny nie przekracza 3 zł. Członkowie popierający nie posiadają praw członków rzeczywistych".

Wniosek 4, Wojewódzkiego Komitetu Krakowskiego o zatwierdzenie nadesłanego na Ogólne Zgromadzenie regulaminu dla Kół studentów wyższych uczelni odesłany został do Rady Głównej, która w myśl statutu sprawy te załatwia.

Wniosek 5, Komitetu Wojewódzkiego Kieleckiego o zmianę art. 12 § 1 statutu, zmierzający do obniżenia minimum libzby członków Koła z 25 na 15 lub 12 — upadł.

Rozważono wniosek 6, Kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego: „Należałoby poczynić starania w odnośnych ministerstwach, zmierzające do przeciwdziałania powstawania jednostek organizacji L.O.P.P. (kół miejscowych), eksterytorjalnych, jak np. Izba Skarbowa w Kielcach przyłączyła się do Ministerstwa Skarbu, urzędnicy pocztowo-telegraficzni urzędu w Kielcach do dyrekcji poczt i telegrafów w Krakowie; pierwsza wysyła składki członkowskie bezpośrednio do Warszawy, a druga do Krakowa od osób zamieszkałych na terenie Kielc.

To jest niesprawiedliwe i przyczynia się do uszczuplenia kompetencji działalności miejscowej organizacji L.O.P.P."

Zarząd Główny złożył oświadczenie, że czynił już odpowiednie kroki i będzie je czynił nadal, prosił jednak o przyjęcie wniosku, jako stwierdzenia istnienia dążności sprzecznych ze statutem L.O.P.P. Wniosek został przyjęty.

Wniosek 7, Wojewódzkiego Komitetu Kieleckiego żądał wyjaśnienia niezgodności organizacji i rozwiązywania Komitetów Miejskich i Kolejowych z prawami powiatowych w § 1 i 6 art. 15 statutu.

Ogólne Zgromadzenie nie dostrzegło niezgodności i wniosku nie uchwaliło, podzielając zapatrywania Zarządu Głównego, wyrażone w następującem jego stanowisku: „Statut pozostawia Radzie Głównej przyznawanie Komitetom Miejskim i Kolejowym praw komitetów Wojewódzkich i powiatowych. Statut wymaga do tego pewnych warunków i wrazie istnienia ich daje Radzie Głównej prawo, lecz nie nakłada na nią obowiązków. W ten sposób statut zachowuje organizację przed wybujałością w tworzeniu Komitetów stanowiących statutowe wyjątki. Natomiast gdy Komitety Miejskie i Okręgowe utracą warunki, pozwalające korzystać z praw komitetów wyższej kategorji, wtedy instancja bezpośrednio wyższa, więc właściwy Zarząd, jako stale czynna instancja wykonawcza, pozbawia Komitet korzystania z praw formalnie utraconych".

Wniosek 8, Komitetu Woj. Kieleckiego zwraca uwagę na brak określenia w art. 29 § 2 statutu terminu, na jaki obierani są członkowie Komisji Rewizyjnej.

Zarząd Główny mimo, iż co do terminu wątpliwości nie ma, proponuje uzupełnić statut, wprowadzając do art. 29 § 2 statutu wyrazy następujące: „Członków Komisji Rewizyjnej i ich zastępców wybierają właściwe Ogólne Zgromadzenia na przeciąg jednego roku".

Przytoczona zmiana art. 29 statutu uchwalona została jednomyślnie.

Wniosek 9, Komitetu Wojewódzkiego w Białymstoku, dotyczy podjęcia starań o uwolnienie Ligi od opłat pocztowych, wobec oświadczenia Zarządu Głównego o staraniach, jakie czyni za zgodą wnioskodawcy nie został poddany głosowaniu i przeszedł w ten sposób do Zarządu Głównego, do którego czynności te należą

Wniosek 10, Wojew. Komitetu Kieleckiego, dotyczy budowy lotniska w Kielcach, został przedłożony na Ogólne Zgromadzenie programowo-budżetowe.

Ten sam los spotkał wniosek Nr. 11, Komitetu Stołecznego o przeznaczenie części dochodów z Tygodnia Lotniczego na budowę Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Wniosek 12, Wojew. Komitetu w Białymstoku o uzupełnienie art. 10 § 1 statutu „uwagą" przy Kasowem sprawozdaniu miesięcznem" upadł po wyjaśnieniu Zarządu Głównego, że o sprawozdaniach traktują art. 24 § 2 f., 25 w § f, i art. 26 § 4 p., które rzecz tę dobrze rozstrzygają, a zatem proponowany dodatkowy przepis regulaminowego charakteru jest zbędny.

Wniosek 13, Komitetu Wojew. w Białymstoku o dopełnienie art. 10 § 1 statutu przepisem, pozwalającym tworzyć specjalne fundusze w Komitetach Powiatowych upadł, gdyż zdaniem Ogólnego Zgromadzenia przepis ten mógłby pociągnąć za sobą rozproszkowanie funduszów L.O.P.P. i zahamować wykonanie wielkiego programu Ligi. Za wnioskiem oddany został tylko jeden głos.

Również upadł wniosek 14, Wojew. Komitetu Krakowskiego, domagający się zmiany art. 10 § 3 statutu w kierunku 1) ograniczenia Zarządu Głównego w

środkach, przez zastąpienie wyrazu „conajmniej" słowem „tylko", 2) wyjaśnienia, że z Tygodnia Ligi podlega przekazywaniu do Zarządu Głównego 50% czystego dochodu a nie wpływu, oraz domagający się 3) przywilejów w przekazywaniu funduszów do Zarządu Głównego dla Komitetów Wojew., mających siedzibę w miejscowościach, gdzie są wyższe zakłady naukowe.

Zarząd Główny oświadczył jednak, że co do Tygodnia Ligi, to rozumie, iż należy mu się 50% dochodu, bo statut Ligi w dawnem brzmieniu (gdy cały dochód z Tygodnia należał do Zarządu Głównego) rozróżniał pojęcie wpływu, odniesione do wpisowego, składek, ofiar i t. p., oraz dochodu („Tydzień"). Postanowiono zmian w statucie nie czynić, lecz uwidocznić w niniejszym protokule zgodność zapatrywań Ogólnego Zgomadzenia ze stanowiskiem Zarządu Głównego, czyli że wyraz „wpływ" rozumieć należy jako dochód tylko w stosunku do Tygodnia L.O.P.P.

Wniosek 15, Komitetu Wojew. Warszawskiego, dotyczy także przepisów statutu o rozrachunku pomiędzy Komitetami a Zarządem Głównym został wycofany.

Wniosek 16, Wojew. Komitetu Poznańskiego, dotyczący uzyskania specjalnych uprawnień dla pewnych kategoryj osób, przygotowanych przez L.O.P.P. do obrony przeciwgazowej, po wysłuchaniu stanowiska Zarządu Głównego i wobec wyrażonej z tem stanowiskiem zgody delegatów Komitetu, stawiającego wniosek, przekazany został bez dyskusji Zarządowi Głównemu, który się tą sprawą zajmuje. Zarząd Główny poinformuje o wynikach swej pracy jedno z przyszłych Zgromadzeń Ogólnych dla powzięcia przez nie decyzji, gdyż sprawa ta wiąże się z poważnemi zobowiązaniami L.O.P.P.

Wniosek 17, Komitetu Wojewódzkiego W Poznaniu brzmiał: „Ponieważ praca nad przygotowaniem ludności cywilnej do obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej jest organicznie związana z zasadniczemi celami istnienia L. O. P. P. oraz z widoku, że pracy tej dorywczo prowadzić nie można, lecz musi ona posiadać pewną ciągłość wyrażającą się w coraz wyższym stopniu wysiłków Ligowych w tej dziedzinie. Komitet Woj. Poznańskiego stawia wniosek, aby ustanowieni przez Zarząd Główny w swoim czasie wojewódzcy inspektorowie O. P. G. zostali ujęci w instytucję, mającą podstawę prawną w przepisach L.O.P.P. czy to statutu, czy też specjalnego regulaminu. Przyczem prosimy Zarząd Główny o powołanie do tej pracy Komisji mieszanej, złożonej z przedstawicieli Zarządu Głównego, wojskowości i inspektorów O. P. G.

Zarząd Główny zgłosił następujące stanowisko swe i zawarty w niem wniosek własny: „Zarząd Główny uznaje słuszność pierwszej części wniosku, przyczem jest za regulaminowem jej załatwieniem, natomiast co do komisji mieszanej i jej składu, zapatrywań Komitetu nie podziela. Sprawa Komisji, jako ciał opinjodawczych, powinna być pozostawiona jednostkom organizacyjnym, do których praca dana należy. Szczególnie, gdy chodzi o zmiany Statutu Ligi, lub jej regulaminów, t. j. kwestji formalnie zupełnie wewnętrznych; Zarząd Główny utworzyłby według swego uznania komisję względnie parę komisyj w składzie, jakiego wymagałyby dane zagadnienia i rozwiązałby te raczej regulaminowo, bo statut mówi o władzach L. O. P. P. z wyboru, a nie o personelu urzędniczym".

Zgromadzenie Ogólne przyjęło wniosek Zarządu Głównego.

Wniosek Nr. 18, Tarnopolskiego Komitetu Wojew., zawierający propozycję dostosowania roku budżetowego L.O.P.P. do państwowego okresu budżetowego został odrzucony jednomyślnie.

Podobny wniosek rozważało poprzednie Ogólne Zgromadzenie Sprawozdawcze. Wniosek wtedy upadł, gdyż Ogólne zgromadzenie uznało, że obecny państwowy okres budżetowy jest tymczasowy, że z subwencyj państwowych L. O. P. P. nie korzysta, że samorządowe nie stanowią podstawy bytu Ligi, a zmiana okresu budżetowego odbiłaby się ujemnie na czynnościach sprawozdawczych L.O.P.P.

Wnioski Nr. 19 i 20 Śląskiego Komitetu Wojew., dotyczące rozrachunku pomiędzy Zarządem Głównym a Komitetem, przekazane zostały Zarządowi Głównemu, do którego kompetencyj należą statutowo.

W dyskusji nad wnioskami zabierali głos delegaci: E. Pisarek, S. Paszkowski, W. Pikor, K. Michalik, I. Czyrski, S. Bryła, S. Wiktor, S. Rybicki, S. Florjanowicz, Z. Skrzyński, W. Sołtan, T. Stopczyński, S. Szeytys, W. Budkiewicz, J. Greger, W. Gorzecki, T. Sztybel oraz w imieniu Zarządu Głównego pp.: Prezes J. Eberhardt i W. Baliński.

Wybory.

Przystąpiono do p. 10 porządku dziennego, t. j. do wyborów.

Wynik losowań, dokonanych w Radzie Głównej i Zarządzie Głównym przedstawił prezes Zarządu Głównego inż. J. Eberhardt.

Na podstawie art. 27 § 2 Statutu w r. b. wypadło wylosować 1/3 członków Zarządu Głównego z pośród tych 10, którzy nie ustąpili w roku ubiegłym.

W wyniku losowania ustąpili pp:. inż. Zbigniew Arnd, prof. Maksymilian Huber, dr. Zenon Martynowicz, prof. Gustaw Mokrzycki i płk. Ludomił Rayski. Z pośród zastępców ubyli pp. dyr. Tadeusz Baniewicz, który jest w Zarządzie oraz prof. Kazimierz Kling i inż. J. Prüffer. Wypadło więc wybrać 5 członków Zarządu Głównego i 3 zastępców.

W głosowaniu zarządzonem przez Przewodniczącego, wybrano jednomyślnie na członków Zarządu pp.: inż. Zbigniewa Arnda, prof. Maksymiljana Hubera, radcę Stanisława Kalickiego, dr. Zenona Martynowicza i płk. Ludomiła Rayskiego, a na zastępców pp.: Edwarda Kuczyńskiego, Włodzimierza Szaniawskiego i Władysława Srzednickiego.

Z Rady Głównej wystąpili pp.: inż. Witold Czapski, płk. Janusz Gąsiorowski, gen. Roman Górecki, prezes Władysław Seyda, redaktor Adam Skwarczyński, prof. Karol Taylor i dr. Józef Zawadzki.

Wybrani zostali na ich miejsce jednomyślnie pp.: inż. Jan Berkiewicz, inż. Witold Czapski, gen. Roman Górecki, gen. Stan. Kwaśniewski, prez. Władysław Seyda, prof. Karol Taylor i dr. Józef Zawadzki.

Ustąpili z grona zastępców członków Rady Gł. przez wylosowanie pp. inż Jan Kloczkowski i płk. Andrzej Małyszko, a przez wybór do Rady Gł. na członka p. inż. Jan Boczkiewicz wobec tego na zastępców członków Rady Głównej wybrano pp.: inż. Jana Kloczkowskiego, inż. Stanisława Manduka oraz mjr. Marjana Strażyca.

Do Głównej Komisji Rewizyjnej, wybieranej na okres roczny, wybrani zostali również jednomyślnie, jako członkowie pp.: Wacław Jaworski, Antoni Pawlikowski, inż. Zdzisław Przybyszewski, prof. Ignacy Radziszewski i płk. Aleksander Wańkowicz, a na zastępców: docent W. S. H. p. B. Rutkowski, dyr. Tadeusz Sułowski i dyr. Adam Pawlikowski.

Wybory do Komitetu Odznaczeń nie odbyły się wskutek przełożenia sprawy odznaczeń na następne Zwyczajne Sprawozdawcze Zgromadzenie Ogólne, jak o tem wspomina niniejsze sprawozdanie wyżej, w części dotyczącej p. 7 porządku dziennego.

Wobec wyczerpania porządku dziennego, Przewodniczący p. Wojewoda Wł. Sołtan zamknął posiedzenie o g. 14 m. 50, otrzymawszy od zebranych gorące podziękowanie za przewodnictwo.

ZARZĄD GŁÓWNY

Po wyborach uzupełniających, odbytych na Ogólnem Zgromadzeniu L.O P.P. w dn. 31 maja 1930 r. Zarząd Główny na pierwszem posiedzeniu swem w dniu 2 czerwca, ukonstytuował się jak następuje:

Na Prezesa powołano p. inż. Juljana Eberhardta

na V-prezesów: Dr. Zenona Martynowicza, inż. Stanisława Rudzińskiego, prof. Czesława Witoszyńskiego;

Sekretarzem został inż. Zbigniew Arnd;

Skarbnikiem prof. Maksymiljan Huber.

Wybrano przewodniczących Wydziałów:

Lotniczego — inż. Stanisława Rudzińskiego,

Gazowego — D-ra Zenona Martynowicza.

Następnie wybrano przewodniczących następujących Komisyj:

Techn.-Lotniczej — prof. C. Witoszyńskiego,

Gazowej — płk. K. Moniuszko,

Wyszkolenia Gazowego — płk. M. Jasińskiego,

Propagandowej — inż. S. Rudzińskiego.

Wydawniczo-Handlowej — inż. E. Bergera.

Zmiana w składzie Zarządu Głównego L. O. P. P. Wskutek zrzeczenia się przez p. inż. Stanisława de Rozenwertha godności członka Zarządu Głównego, Zarząd Główny na posiedzeniu swem w dniu 23 b. m. powołał do Zarządu z listy zastępców p. inż. Włodzimierza Szaniawskiego.

Zakończenie kursu. W dniu 14 b.m. w Warszawie, w gmachu Państwowego Instytutu Robót Ręcznych odbyło się uroczyste zakończenie I-go Wyższego Centralnego Kursu instruktorów modelarstwa lotniczego dla nauczycieli przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych

Kurs ukończyło 50 słuchaczek i słuchaczy delegowanych na studja robót ręcznych ze wszystkich Kuratorjów Rzeczypospolitej.

Na uroczystości byli obecni pp. dyr. . . wowego Instytutu Robót Ręcznych inż. Wł. Przanowski z gronem profesorskiem. Prezes Zarządu Głównego inż. J. Eberhardt, vice-prezes inż. St. Rudziński, dyr. Wł. Baliński, kierownik działu propagandy H. Matzke, red. „Lotu Polskiego" mjr. J. Witkowski oraz ref. prasowy J. Lewestam oraz wykładowcy modelarstwa W. Woyna, K. Błaszczyński i B. Grzeszczak oraz wszyscy absolwenci Kursu.

Uroczystość rozpoczął prezes Eberhardt, dziękując p. dyr. Przanowskiemu oraz p. prof. Huberowi i gronu profesorskiemu za wybitną pomoc okazaną w organizacji kursu oraz absolwentom za doskonałe wyniki prac.

Następnie dłuższe przemówienie wygłosił p. viceprezes inż. Rudziński, podkreślając wielkie znaczenie modelarstwa lotniczego dla najmłodszego społeczeństwa, które ma być wychowane przez absolwentów. W końcu p. dyr. Przanowski wyraził podziękowanie przedstawicielom L. O. P. P. za stworzenie kursu.

Nowe wydawnictwa L.O.P.P. Nakładem Zarządu Głównego L.O.P.P. ukazała się ostatnio broszura p. t. „Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego", opracowane przez pilota W. Woynę.

Jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo polskie, które w wielkim stopniu ułatwia instruktorom modelarstwa lotniczego pracę organizacyjną.

Broszura posiada kilka ilustracyj, przedstawiających przechowywanie modeli, narzędzi i t. p. Cena sprzedażna 20 gr. za egzemplarz.

Poza tem Zarząd Główny wydał propagandową broszurę dla młodzieży p. t. „Rozrywki z dziedziny lotnictwa" pióra prof. Wł. Umińskiego — bogato ilustrowaną. Cena 25 gr.

Obydwa wydawnictwa są do nabycia w Składnicy Zarządu Głównego, Warszawa, Długa 50.

Świadectwa dla instruktorów modelarstwa lotniczego. Zarząd Główny L.O.P.P. ustalił typ świadectwa dla instruktorów modelarstwa lotniczego. Świadectwa mogą otrzymać wszystkie Komitety Wojewódzkie L.O.P.P. bezpłatnie po nadesłaniu zapotrzebowania. Numeracja świadectw jest ustalona przez Zarząd Główny.

Awizo. W druku znajduje się podręcznik instrukcyjny dla prelegentów, organizatorów i instruktorów L.O.P.P.

Zawiera on prócz szeregu ciekawych wskazówek dla działaczy L.O.P.P. w terenie, także 2 wzorowe odczyty lotn.-gazowe, wyciągi ważniejsze ze statutu L.O.P.P. oraz wzory protokułów dla nowo organizujących się Kół L.O.P.P. i inne niezbędne informacje.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. POMORSKI.

Walne Zebranie Sprawozdawcze L. O. P. P. w Toruniu. W niedzielę, dnia 27. IV r. b. o godz. 11-tej w sali posiedzeń Rady Miejskiej odbył się zjazd delegatów z wszystkich powiatów Pomorza Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Zjazd zaszczycili swoją obecnością p. Wojewoda pomorski Lamot, dowódca O. K. VIII p. gen. Pasławski, Kurator Okręgu szkolnego p. Szwemin i inni.

Obrady zagaił witając przybyłych delegatów prezes Wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P. gen. Pasławski. Na przewodniczącego Zjazdu wybrano jednomyślnie p. Wojewodę Lamota. Po odczytaniu protokułu z ostatniego zebrania, przystąpiono do sprawozdania, które wygłosił p. gen. Pasławski, oraz p. dr. Pikor jako sekretarz.

Omawiając działalność Komitetu Wojewódzkiego p. dr. Pikor podkreślił wielki postęp w pracy organizacyjnej, co zawdzięczać należy spółdziałaniu p. Wojewody Lamota i podległych mu referentów. Po sprawozdaniu kasowem i Komisji rewizyjnej, udzielono zarządowi przez aklamację absolutorjum, poczem dokonano uzupełniających wyborow do zarządu.

W miejsce ustępujących 4-ech członków, którzy w myśl statutu drogą losowania wystąpili z zarządu, wybrano prezesa Sądu Apelacyjnego p. Szyszkę, naczelnika p. Grzankę, dr. Pikora i płk. Wolszlegiera, jako zastępców prokuratora Hermana i kapitana dypl. Chojnackiego. Z kolei wybrano p. dr. Pikora i p. inż. Szepetysa — jako delegatów na ogólne zgromadzenie L.O.P.P., które odbędzie się w bieżącym roku w Warszawie.

W dalszym ciągu posiedzenia omawiano kwestję tygodnia lotniczego.

Po wyczerpaniu porządku obrad przewodniczący zamknął posiedzenie, życząc komitetowi dalszej owocnej pracy. Na zakończenie odbyła się wspólna fotografja.

Komitet wydał drukiem bardzo obszerne sprawozdanie ze swej działalności za lata 1928 — 1929.

W treści swej sprawozdanie zawiera słowo wstępne prezesa Zarządu gen. Pasławskiego, rozprawki fachowe o obronie przeciwlotniczej, ratownictwie bombardowaniu miast kpt. Jełowickiego, płk. dr. Butrymowicza, por. Filipkowskiego oraz bardzo obszerne i szczegółowe sprawozdanie z działalności Zarządu, opracowane przez p. dr. Pikora—sekretarza Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

KOMITET WOJ. w LUBLINIE.

Nowy Zarząd Komitetu Wojewódzkiego. W dniu 25 kwietnia r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Komitetu Wojew., na którem dokonano wyborów do Prezydjum Komitetu, oraz mianowano 3 członków zarządu z urzędu. Na prezesa jednogłośnie powołany został ponownie p. W. Karasiński v. Wojewoda Lubelski, pozatem zarząd ukonstytuował się jak następuje: v. prezes — Dr. Stanisław Bryła ponownie, sekretarz — Dyr. J. Mach ponownie, skarbnik — Dyr. Stanisław Zaczek, jako członkowie zarządu: Dyr. J. Dębowski, ppłk. L. W. Koc, Sławomir Łaguna, Stefan Mańkowski, Henryk Zachs, Dr. Sosnowski, Insp. Wilczyński, Nacz. Wojciechowski. Zastępcy: Ks. Kanonik Gostyński, F. Moskalewski, Inż. T. Gumowski.

Wyszkolenie O. P. G. Dnia 4 czerwca r. b. rozpoczął się kurs instruktorów O. P. G. II kat. w Maciejowicach powiatu garwolińskiego przy udziale 35 słuchaczy. Uczestnikami kursu jest nauczycielstwo, duchowieństwo, oraz inni przedstawiciele inteligencji miejscowej. Wykłady prowadzone były w godzinach wieczorowych. Ogólny program kursu przewidywał 60 godzin wykładowych. Zakończenie kursu, który prowadził Inspektor Wojewódzki O. P. G. p. W. Rudnicki, odbyło się dnia 16 czerwca r. b.

Propagandowa ekspedycja samochodowa. Komitet Wojewewódzki L.O. P. P. uruchomił własną propagandową czołówkę samochodową, która rozpoczęła już objazd województwa. Ekspedycja spotyka się wszędzie z żywem zainteresowaniem ludności, która gromadnie uczestniczy w imprezach urządzanych przy okazji odwiedzin ekspedycji. Między innemi w dniu 5 czerwca r. b. odbyła się taka impreza w Maciejowicach, gdzie organizację jej ujęli w swe ręce absolwenci kursu dla insruktorów O. P. G. Na program imprezy złożyła się 1. zbiórka uliczna, loterja fantowa, odczyty połączone z demonstracją eksponatów O. P. G. oraz teatr amatorski. W sierpniu b. r. czołówka weźmie udział w dużych imprezach propagandowo-dochodowych, które Komitet Wojewódzki zamierza urządzić w Nałęczowie i Kazimierzu Dolnym.

Objazd wagonu O. P. G. W dniu 15 czerwca r. b. przybył na teren Województwa Lubelskiego wagon obrony przeciwgazowej Zarządu Głównego, oraz jego kierownik i prelegent p. Tarwid.

Według opracowanej przez Komitet Wojewódzki marszruty wagon ten objedzie szereg miejscowości na terenie Województwa lubelskiego, oraz większe ośrodki przemysłowe zatrzymując się na stacjach kolejowych i bocznicach. Objazd wagonu trwać będzie do połowy lipca r. b.

Nowe Koło Szkolne L. O. P. P. w Chełmie. Przy państwowem Seminarjum Nauczycielskiem Żeńskiem w Chełmie zostało zorganizowane nowe Koło Szkolne, którego opiekunem jest p. profesor Mirosław Toporowski.

Do Zarządu Koła, które przystąpiło już do pracy należą: jako przewodnicząca Krawczykówna, sekretarka Orensztajnówna. Sądząc z pierwszych poczynań nowego Koła rokuje ono duży rozwój w pracach.

Nowe zarządy Komitetów Powiatowych. W Komitecie Powiatowym L. O.P.P. we Włodawie odbyły się wybory nowego zarządu. Na prezesa Komitetu wybrany został p. Andrzej Kowalczyk z-ca Starosty. Na sekretarza magister Stanisław Sobolski, jako członkowie zarządu pp. Wł. Małaszyński, Antoniewski, Gaczoł, Seroczyński i Cholewa. Odbyły się również wybory nowego Zarządu Komitetu Powiatowego w Janowie Lub. W skład Zarządu Komitetu wchodzą: prezes p. Fr. Olearczyk z-ca Starosty, sekretarz — p. Fr. Meisner, skarbnik inspektor E. Królewski. Członkowie zarządu: Dyr. Stefan Wiekliński, insp. Fr. Tomosa i instruktor J. Boczek.

Okólnik w sprawie „Lotu Polskiego“. Komitet Wojewódzki doceniając znaczenie „Lotu Polskiego“, jako łącznika między poszczególnemi placówkami Ligi, a jednocześnie, uznając jego wielką wartość propagandową, zwrócił się do wszystkich Komitetów Powiatowych specjalnym okólnikiem, którym zaleca rozpowszechnianie „Lotu Polskiego" i prenumeratę tegoż przez wszystkie Komitety Powiatowe na terenie Województwa, oraz Koła miejscowe. Jest nadzieja, że już w najbliższym czasie „Lot Polski" zyska w ten sposób kilkuset nowych prenumeratorów, spełniając zadania, którym służy.

KOMITET WOJ. LWOWSKI.

Poświęcenie Laboratorjum Aerodynamicznego. W dniu 26 maja na zakończenie „Tygodnia lotniczego" odbyło się uroczyste poświęcenie placówki, mającej nader doniosłe znaczenie dla lotnictwa polskiego, a mianowicie laboratorjum aerodynamicznego, zbudowanego przy Politechnice Lwowskiej staraniem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przy pomocy Wydziału lotnictwa Min. komunikacji.

W akcie uroczystym, który się odbył o godz. 11.30, uczestniczyli m. in. wojewoda Gołuchowski, gen. Czuma, oraz dowódca miasta z licznym zastępem wojskowości, prezes sądu Woycicki, prezes kolei Prachtel-Morawiański, im. Politechniki rektor Weigel, prorektor Zipper, im. Un. J. K. rektor Piniński, prez. L. O. P. P. Rybicki, dyr. Tieger, r. Kirschner, wiceprezes Izby przem.-handl. Litwinowicz, prez. Dembowski, naczelnik Wydz. techn. Mgtu inż. Drexler, inż. Lisowski oraz wielu innych reprezentantów władz, sfer naukowych oraz organizacyj społecznych.

Ceremonji poświęcenia dokonał ks. kan. Knopiński, poczem wygłosił pełne głębokich myśli kazanie. Z trybuny przystrojonej w barwy narodowe przemówił mastępnie im. L. O. P. P. prezes Rybicki. Po skreśleniu znaczenia nowego laboratorjum dla teoretycznej wiedzy awiatycznej oraz dla zabezpieczenia życia lotnika przed grożącemi mu niebezpieczeństwami, mówca podkreślił, że należy się spodziewać, iż powołanie tego instytutu jest pierwszym krokiem do kreowania na Politechnice lwowskiej katedry lotnictwa. Oddając nową placówkę pod opiekę rektora Weigla, zakończył okrzykiem na cześć Rzplitej, który zebrani powtórzyli z zapałem, zaś towarzysząca uroczystości orkiestra zakładu Br. Albertynów odegrała hymn państwowy.

Następnie dr. Łoś odczytał liczne pisma gratulacyjne, nadesłane na uroczystość, m. in. od szefa departamentu aeronautycznego Min. kom. oraz od ks. arcybiskupa Twardowskiego, poczem dalsze przemówienia wygłosili: rekt. Weigel im. Politechniki, obejmując opiekę nad instytutem, prof. Borowicz im. Wydziału mechaniczn. oraz technik Laskowski im. Związku aeronautycznego młodzieży.

Na zakończenie uczestnicy zwiedzili laboratorjum pod przewodnictwem doc. Polit. dra Fuchsa.

Laboratorjum powstało kosztem 67 tys. złotych, przyczem Min. kom. ofiarowało znaczne subsydja. Dalszych funduszów dostarczyły Małopolskie Komitety wojewódzkie L. O. P. P., oraz sfery przemysłowe. Dla wykonania urządzenia i utrzymania w ruchu Instytutu, jest potrzebna dalsza pomoc sfer rządowych i obywatelskich.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. we Lwowie ukonstytuował się na posiedzeniu w dniu 6 czerwca b. r. w składzie następującym:

Prezes: Inż. Stanisław Rybicki,

Wiceprezesi: Dr. Włodzimierz Godlewski, prof. inż. Kazimierz Zipser.

Sekretarz; Dr. Jerzy hr. Łoś,

Skarbnik: Dyr. Gustaw Kirschner,

Przewodniczący Sekcji lotniczej: Prof. inż. Kazimierz Zipser,

Zast. Przewodn. Sekcji lotniczej Płk. pilot Augustym Domes,

Przewodniczący Sekcji organiz.-propag.; Dr. Włodzimierz Godlewski,

Zast. Przewodn. Sekcji organiz.-prop, Naczelnik Karol Köhler

Przewodniczący Sekcji gazowej: Płk. Dr. Franciszek Bałaszeskul,

Zast. Przew. Sekcji gazowej: Prof. Dr. Roman Małachowski,

Przewodniczący Sekcji budowlanej. Płk. Inż. Jerzy Englisch,

Zast. Przewodn. Sekcji budowlanej: Dyr. Adam Tiger,

Przewodniczący Sekcji Opiekunów Kół szkolnych: Prof. Franciszek Madyda Zast. Przewodn. Sekcji Opiekunów Kół szkolnych: Prof. Bronisław Słonecki.

Delegat Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. do Rady Opiekuńczej Szkoły Mechaników lotniczych w Sygniówce: Prof. Inż. Stanisław Łukasiewicz.

Członkowie Sekcji Kontroli Komitetów Powiatowych L.O.P.P,

Radca Wojewódzki Inspektor Artur Aulich, Inspektor Starostw przy Urzędzie Wojewódzkim.

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

Przebieg VII Tygodnia L. O. P. P. na Śląsku. Tydzień od 18-go maja do 25-go odbył się pod znakiem Ligi Obrony Powietrznej i przeciwgazowej na całym terenie Śląska. Wszystkie Komitety Powiatowe i koła miejscowe ułożyły stosowny do miejscowych warunków program, na który składały się zbiórki, akademje, odczyty,przedstawienia filmowe, pokazy lotniczo-gazowe, loty propagandowe z rozrzucaniem ulotek i t.d. mające na celu zwerbowanie nowych członków i przysporzenie funduszów Lidze i t. d. Mimo — jeżeli chodzi o teren Śląska — niekorzystnego terminu „Tygodnia", udał się on wszędzie dobrze, czego dowodem najlepszym jest wynik finansowy, znacznie lepszy, aniżeli w zeszłym roku.

W stolicy województwa w Katowicach starannie przygotowano VII Tydzień Lotniczy. Działał tutaj Komitet Obywatelski, składający się z przedstawicieli władz, wojska, policji, miasta i organizacyj społecznych jak Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., Komitetu Miejskiego i Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej przy wydatnej pomocy całej prasy. Tydzień rozpoczął się 17-go capstrzykiem 3 orkiestr, wojskowej, policyjnej i kolejowej. Podczas „Tygodnia" odbyły się zbiórki, pochody propagandowe, koncerty, wycieczki dzieci na lotnisko, i szereg innych imprez, a punktem kulminacyjnym i zakończeniem „Tygodnia" był pokaz lotniczo-gazowy w dniu 25-go maja na lotnisku w Katowicach. Pokaz urządzony w wielkich rozmiarach, wywarł niezatarte wrażenie na nieprzesadzając stutysięcznej masie ludzi zebranej na lotnisku i wszystkich okolicznych wzgórzach począwszy od Parku Kościuszki, skończywszy na Janowie i Giszowcu. Wydarzenia tego dnia znalazły echo w całej prasie, która wyraziła opinję bardzo pochlebną o wyczynach naszych lotników. Pokaz ten najdobitniej uzmysłowił potrzeby silnego lotnictwa a szczególnie przemowił potęgą swoją do sumienia obywatela, że obowiązkiem jego jest poparcie akcji ku stworzeniu silnego, samodzielnego lotnictwa polskiego przez wstąpienie do L.O.P.P. Pokazy lotniczo-gazowe odbyły się również w Król. Hucie, w Bielsku, Tarnowskich Górach, Nikiszowcu i Brzezince.

Po zebraniu dokładnych danych z całego Śląska zostanie przedstawiony bilans finansowy z „VII Tygodnia".

KOMITET WOJ. STANISŁAWOWSKI.

Przebieg VII Tygodnia L. O. P. P. w Stanisławowie. VII Vydzień L. O. P. P., który odbył się od dnia 18 do 25 maja b. r. pomimo ulewnego deszczu, dzięki staraniom Komitetu Organizacyjnego, był bardzo urozmaicony.

Na uroczystości i imprezy złożyły się: Uroczyste nabożeństwo w dniu 18 maja, odczyty, loterja fantowa, wiosenna zabawa taneczna, pokaz walki gazowo-lotniczej, festyn i zawody kolarskie.

Codziennie w centrum miasta odbywał się koncert jednej z orkiestr m. Stanisławowa Podczas całego tygodnia odbywały się dla młodzieży szkolnej odczyty w wagonie przeciwgazowym, przez który przeszło 2000 uczniów.

Szczególnie udatnym był pokaz walki lotniczo-gazowej, który dał licznie zebranej publiczności obraz nowoczesnej techniki i środków walki.

Adresy Zarządu Głównego i Komitetów Wojedzkich L. O. P. P.

Zarząd Główny L.O.P.P. — Warszawa, ul. Długa 50.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Warszawa, ul. Hoża 21, m. 11.

Komitet stołeczny L. O. P. P. — Warszawa, ul. Chmielna 27.

Komitet Dyrekcyjny L.O P.P.—P.K.P.— Warszawa, Dworzec Wschodni, Biuro IV-go Oddziału Ruchu, Pokój Nr. 20.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Białystok Warszawska 17.

Komitet Wojewódzki L O P. P. — Brześć n/B, Al. 3 maja Nr. 38.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Kielce, ul. Kapitulna 4.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Kraków, Gmach Województwa.

Komitet Dyrekcyjny L.O.P.P. P.K.P.— Kraków, Dyrekcja Kolei.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Lublin, ul. Powiatowa 1.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Lwów, Plac Smolki 3.

Komitet Wojewódzki L O.P.P. — Łódź, ul. Piotrkowska 67.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Łuck, ul. J. Piłsudskiego 16.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Nowogródek, ul. 3 Maja Nr. 1.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. — Poznań, Dyrekcja Kolei, Pokój 38.

Komitet Miejski L.O.P.P. — Poznań, ul. Grobla 15.

POLECAMY:

Polska: Co zwiedzić? Gdzie wyjechać na urlop? dowiesz się czytając „PRZEGLĄD TURYSTYCZNY i UZDROWISKOWY". Red. i Adm. Warszawa — Al. Jerozolimskie 43.

Polecamy! Wydawnictwa Lotnicze Zagraniczne Polecamy!

Belgja: „La Conquête de l'Air" — Miesięcznik ilustrowany. Jedyne czasopismo lotnicze wychodzące w Belgji Prenumerata zagranic. rocznie 50 Fr. belg. BRUXELLES — 16. Rue Thérésienne.

Czechosłowacja: „Letectvi" — Miesięcznik czeski ilustrowany. — Organ oficj. lotn. Czechosłowacji. Prenumerata zagr. rocznie 60.— koron. PRAHA XII, Fochowa 8.

„Le mois Aéronautique Tschécoslovaque" — dodatek do mies. „Letectvi", redagowany po francusku. Prenum. roczna 30.— Koron.

Francja: „L'Avion" — Miesięcznik ilustrowany. — Organ Związku Pilotów Cywilnych Francji. PARIS IX 51, Rue de Clichy. Prenumerata dla członków zagr. 50.— Frs.

„Le Document Aéronautique" — Miesięcznik ilustrowany, źródłowo informujący o sprawach lotniczych. Prenumerata zagr. rocznie 40.— Frs., PARIS IV, 40, Quai des Célestins.

Italja: „Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Organ Pilotów i Konstruktorów Włoskich. Prenumerata zagr. rocznie 100 Lir. MILANO, Via Gesu 6.

„Notiziario Tecnico di Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Minist. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis 45,

„Risista Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Min. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis, 45.

„Rassegna Marittima Aeronautica Illustrata" — Miesięcznik pod red. T. Grutter. Prenumerata zagr. rocznie 80 Lir. ROMA, Via Ulisse Seni 5.

Wydawnictwa, które każdy obywatel znać powinien

Do nabycia w składnicy Zarządu Głównego L. O. P. P. Długa 50, tel. 204.

		Cena
1.	Samoobrona kraju — ppłk. Z. Wojnicz Sianożęcki	3.—
2.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Wł. Lindeman	1.—
3.	Podstawy ratownictwa zatrutych gazami — prof. Wł Lindeman	2,50
4.	Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych — kpt. Kalusiński	2,—
5.	Taktyczne użycie broni chemicznej — ppłk Jasiński.	1,—
6.	Wskazówki meteorologiczne — Stefan Hłasek-Hłasko	4,—
7.	Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	13,—
8.	Ćwiczenia przeciwgazowe w obrazach — por. Z. Marynowski	5,—
9.	Podstawy lotnictwa. — Dr. R. von Mizes, w opr. pł. 10,50 w oprawie skoroszyt	8,50
10.	Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki	1,80
11.	Gazy bojowe a konie w armji — płk. Marczewski	1,50
12.	Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	1,80
13.	Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4.—
14.	Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. Dr. Dekański	4,50
15.	Chemja na usługach ochrony roślin — Dr. Strawiński	6,—
16.	O władzę nad błękitami — T. Garczyński	1,—
17.	Lotnictwo w wojnie współczesnej — S. Abżółtowski	1,—
18.	Koleje a wojna lotniczo gazowa — M. Romeyko	—,30
19.	Fotografja i aerofotografja — A. Gosiewski	16,—
20.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — Mokrzycki	15,—
21.	Imperyt. — Lindeman	15,—
22.	Obrona przeciwchemiczna miast — kpt. Bartel	3,—
23.	Repetitorjum gazoznawstwa — por. Ziembiński pierwsze wydanie	1,50
24.	„ „ „ drugie wydanie	3.—
25.	Propaganda (Jej metody i znaczenia) Wł. Baliński	6.00
26.	Obrona Przeciwgazowa — por. Z. Marynowski	5,50
27.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo — Wł. Baliński wyd III	0.10
28.	Pełny śpichlerz gleba żyzna — Inż. Troniewski	0.10
29.	Maska Przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	0.40

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „L O T"

Rozkład lotów

Ważny od 1 czerwca do 31 sierpnia 1930 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Godzina		KIERUNEK			Godzina	
	15.40	o.	Warszawa	p.	8.10	
	17.50	p.	Gdańsk	o.	6.00	
	8.30	o.	Warszawa	p.	15.20	
	11.00	p.	Lwów	o.	12.50	
	13.00	o.	Warszawa	p.	12.30	
	15.00	p.	Katowice	o.	10.30	
	16.00	o.	Warszawa	p.	10.10	
	18.10	p.	Poznań	o.	8.00	
	16.15	o.	Warszawa	p.	10.00	
	18.15	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	**				**	
	15.30	o.	Katowice	p.	10.00	
	17.10	p.	Brno	o.	8.20	
	17.30	o.	Brno	p.	8.00	
	18.30	p.	Wiedeń	o.	7.00	
	* 15.30	o.	Katowice	p.	* 10.00	
	18.00	p.	Wiedeń	o.	7.30	
10.45	15.40	o.	Katowice	p.	10.00	15.00
11.30	16.25	p.	Kraków	o.	9.15	14.15
***	*				**	***
(12.30)	11.30	o.	Lwów	p.	12.20	(13.20)
(14.00)	13.00	p.	Cernaûti	o.	10.50	(11.50)
(14.30)	13.30	o.	Cernaûti	p.	10.20	(11.20)
(17.10)	16.10	p.	Galati	o.	7.40	(8.40)
(17.30)	16.30	o.	Galati	p.	7.20	(8.20)
(18.50)	17.50	p.	Bucuresti	o.	6.00	(7.00)

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty
*** czas wschodnio europejski
o. odlot
p. przylot

Uwagi:

1) Połączenia w jednym dniu:

Gdańsk — Warszawa — Lwów — Cernaûti — Galati — Bucuresti lub z powrotem
Poznań — Warszawa — Gdańsk — „ „
Poznań — Warszawa — Bydgoszcz — „ „
Warszawa — Katowice — Kraków — „ „
Warszawa — Katowice — (Brno) — Wiedeń „ „
Poznań — Warszawa — Katowice — Wiedeń „ „
Bydgoszcz — Warszawa — Katowice — Wiedeń „ „
Gdańsk — Warszawa — Katowice — Wiedeń „ „
Lwów — Warszawa — Poznań —
Lwów — Warszawa — Bydgoszcz —

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Warszawa, Moniuszki 11.